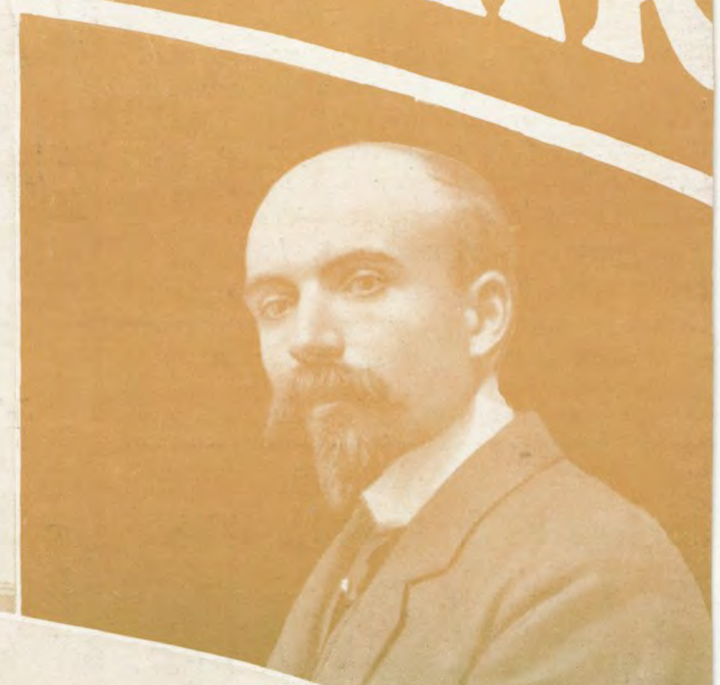
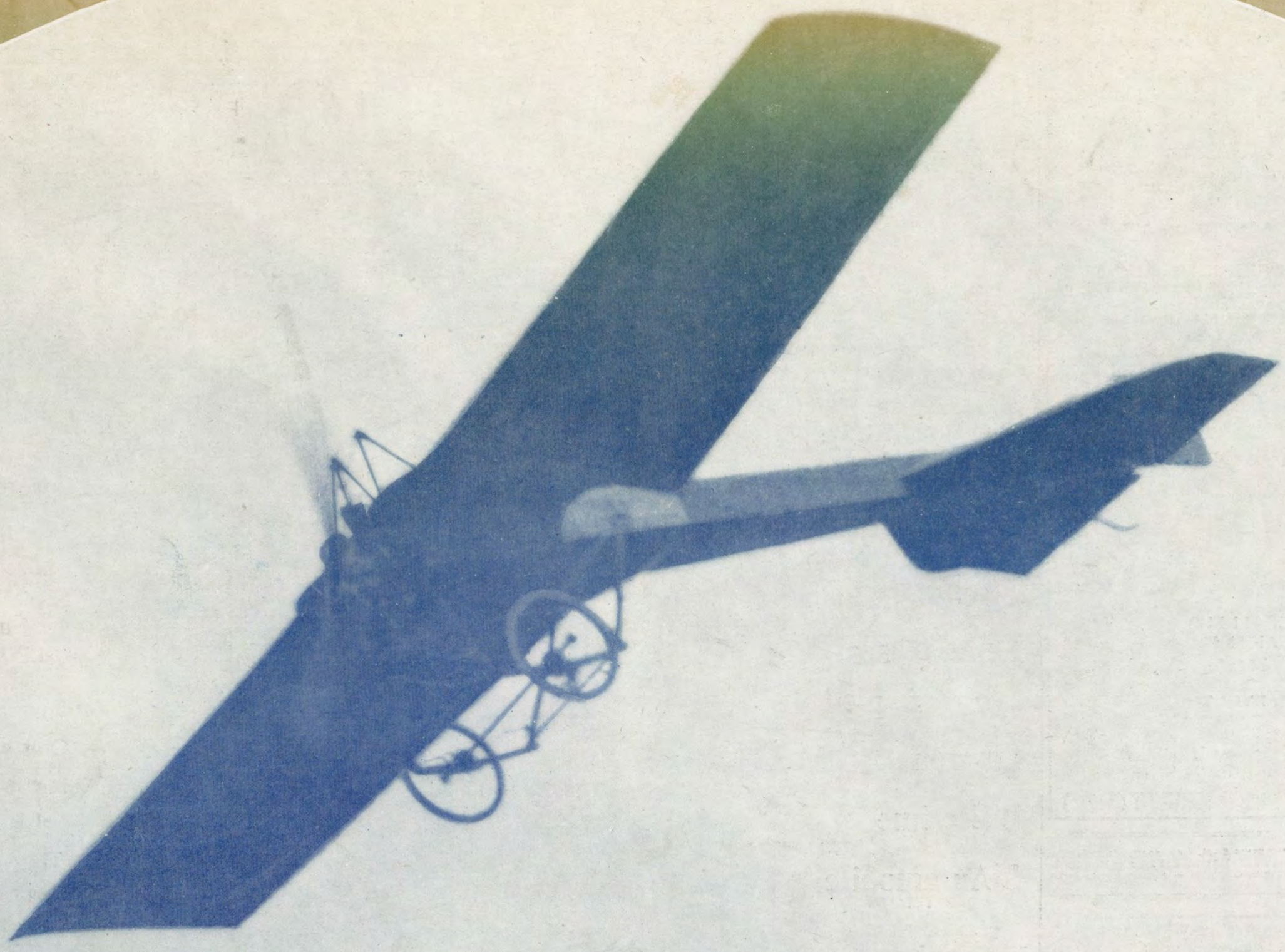
urope : 0 fr. 60, Autres pays : 0 fr. 70

16 Décembre 1911. — Tous les Sam

LA VIE AU GRAND AIR





LE MONOPLAN DEPERDUSSIN,
3e DU CONCOURS MILITAIRE

Prévost, sur monoplan Deperdussin, s'est adjugé la 3e place dans le concours militaire, couvrant les 300 kilomètres, malgré une erreur de parcours, en 3 h. 21 m. 53 s., à une moyenne de 89 kil. 515 m. Le 2 décembre, Prévost s'attribuait le record de l'altitude avec un passager, sur le même appareil, montant à 3.000 m. De gauche à droite : MM. Deperdussin constructeur, Prévost, pilote et Béchereau, ingénieur du Deperdussin *(Détail technique : Magnéto Bosch.)*

Source gallica.bnf.fr / Musée Air France

PARFUM ULTRA PERSISTANT THISBÉ ED. PINAUD

Rendez heureux ceux que vous chérissez *en leur offrant une bicyclette de la grande marque Française* **GALLIA,** *chaîne Hans Renold, roue libre Eadie, selle Brown, pédales Brampton, pneus Dunlop, pompe Bluemel, freinlicence Bowden.*

Un seul versement, les autres à votre entière volonté.

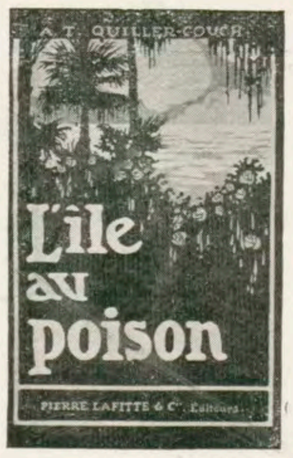
Catalogues et conditions envoyés gratis en se recommandant de **La Vie au Grand Air.**

Usines GALLIA, Charenton (Seine).

Avec le
BOTTIN MONDAIN
Vous avez sous la main
Tous les Renseignements Mondains, Théâtraux & Sportifs

TÉL: 727-35 — PRIX 9f.

LIBRAIRIE PIERRE LAFITTE & Cie, PARIS



Vient de paraître :

L'ILE AU POISON
par QUILLER COUCH

Le Chant du Travail
par RUDOLF HERZOG

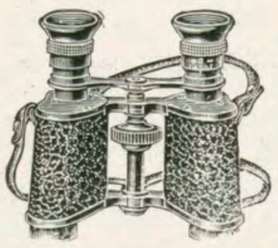
Le Volume... ... 3 fr. 50

EN VENTE CHEZ TOUS LES LIBRAIRES ET DANS LES GARES

JUMELLES A PRISMES H. Morin

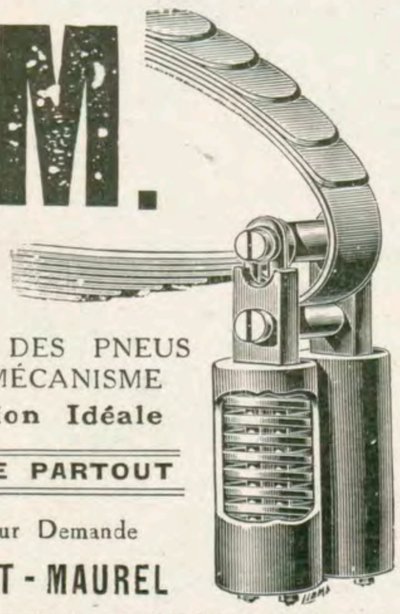
CONSTRUCTEUR
11, Rue Dulong, PARIS

NOTICE SPÉCIALE envoyée GRATIS et FRANCO



SUSPENSOIR MILLERET
élastique sans sous-cuisses, 2 fr. 50
pour VARICOCÈLES, HYDROCÈLES, CAVALIERS.
BANDAGES CURATIFS, BAS-VARICES
LE GONIDEC, 13, Rue Etienne-Marcel, PARIS.

AMORTISSEUR J. M.



Téléph. 501-80

ÉCONOMIE DES PNEUS ET DU MÉCANISME
Suspension Idéale

EN VENTE PARTOUT

Catalogue sur Demande
J. JACQUET-MAUREL
3 et 5, Bd de la Seine, à NEUILLY (Seine)

SAGE-FEMME 1re cl. *Pensionnaires toute Epoque* BARLET, 112, rue Réaumur
Beauté du Buste, Epilation, Obésité. — *Renseignements gratis*

AMBULANCES AUTOMOBILES DUPONT
10, rue Hautefeuille, 10, PARIS (VI)
Tél. 818-67
Paris - Province - Étranger
APPAREIL de SUSPENSION *"breveté"* évitant toute secousse. — Personnel choisi et expérimenté.
Téléphone 818-67
Adr. télégrap. DUPONFEUIL-PARIS

Lire **FERMES & CHATEAUX**
Paraissant le 1er de chaque mois

SPORTS - BIBLIOTHEQUE

L'ENCYCLOPÉDIE SPORTIVE LA PLUS COMPLÈTE

VOLUMES DÉJA PARUS :

Le Football
La Boxe
Les Courses à pied
Le Golf
L'Escrime
L'Automobile

DANS CHAQUE VOLUME :

350 pages de texte

48 pages d'illustrations

LE VOLUME :

Broché : 6 fr
Cartonné : 7 fr
Relié peau : 10 francs

Tirage de Luxe sur papier de Hollande
20 fr.

TOUS LES VÉRITABLES SPORTSMEN LISENT ET CONSULTENT CES VOLUMES

Lire dans *Je sais tout,* du 15 décembre : **L'AVIATION MILITAIRE.**

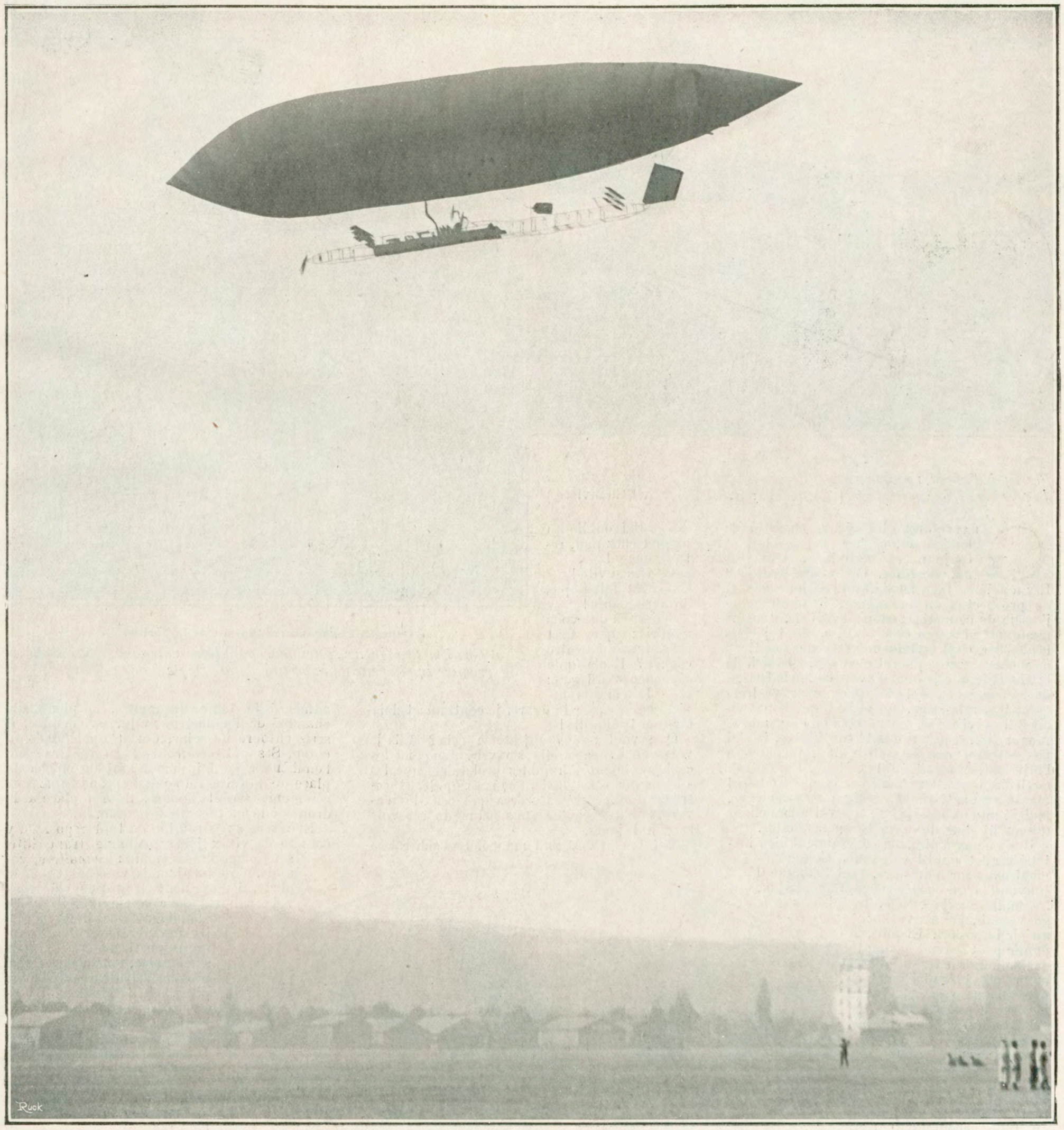
Tous droits de reproduction et de traduction sont réservés pour tous pays, Copyright in U. S. A. by Pierre Lafitte & C°. December 16 th 1911.

La Vie au Grand Air

ABONNEMENTS :
France, 24 francs. — *Étranger*, 28 francs.
Changement d'adresse à 0 fr. 75
Les abonnes bénéficient de 6 fr. 50 par an sur les acheteurs au numéro et reçoivent en outre gratuitement les numéros spéciaux et de nombreuses primes dont la liste est envoyée sur demande.
Les abonnements d'un an peuvent être payés en deux fois.

16 Décembre 1911 — N° 691
ÉDITIONS PIERRE LAFITTE & Cie
Direction et rédaction : 90, Av. des Champs-Élysées, Paris — Tél. 528-64-66-68
Salle d'exposition : 9, Avenue de l'Opéra.
Messageries : 56, Avenue du Maine.
Publicité: HUGUET, DE PALLISSAUX & Cie, 11, Boulevard des Italiens

PUBLICITÉ
Pages d'Annonces, la ligne .. .. 2 fr.
La page .. .. 600 fr.
Encartage .. .. 750 fr.



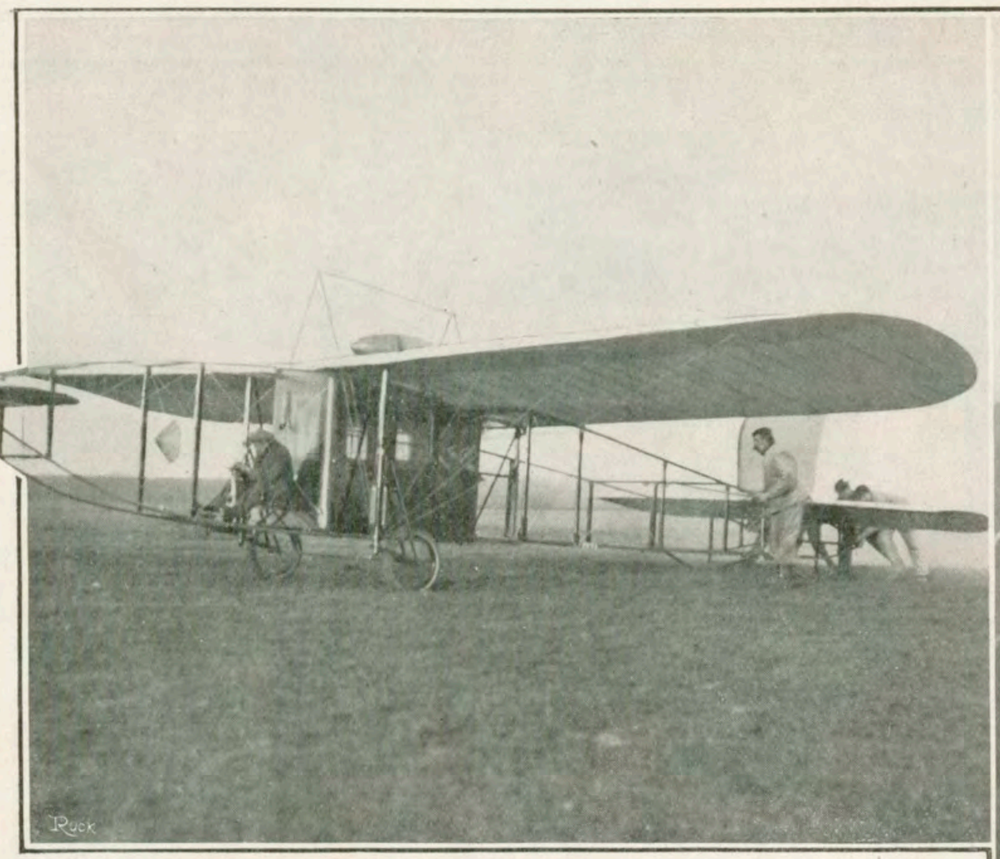
L'*ADJUDANT REAU* ATTERRIT APRÈS AVOIR BATTU LE RECORD DE L'ALTITUDE

Le dirigeable militaire l'Adjudant Reau *a accompli le 6 décembre dernier une magnifique prouesse. Il s'est élevé à 2.150 mètres d'altitude, battant le record du monde des dirigeables qui appartenait à* l'Adjudant Vincenot, *depuis le 19 juin dernier, par 1.967 mètres. C'était André Roussel qui était le chef pilote de* l'Adjudant Reau *lors de cette performance réalisée en 2 h. 20. Ce dirigeable détenait déjà le record du voyage sans escale ayant, les 17 et 18 septembre, parcouru sur le circuit Issy-les-Moulineaux-Belfort et retour, 917 kilomètres en 21 h. 20 m. 50 s.* (Détails techniques : tissus Hutchinson, magnéto Bosch.)

JE SUIS COCHER DE MONOPLAN

Par GEORGES LEGAGNEUX

La première berline de l'air, véritable limousine avec tout le " confort moderne " vient de faire ses essais. Elle a été construite pour M. Deutsch de la Meurthe et essayée par Georges Legagneux qui nous raconte ses impressions.



La berline au départ.

Perreyon d'abord, Legagneux ensuite, ont procédé à Etampes aux essais du premier aéroplane de luxe. (Dét. techn. : mon. Blériot, hél. Chauvière.)

Georges Legagneux au volant de la berline.

C'est Georges Legagneux, l'aviateur populaire entre tous, qui a été le premier conducteur de la berline de M. Deutsch de la Meurthe.

Gratte-ciel un jour, chasseur le lendemain, cocher aujourd'hui et toujours en aéroplane, telle est ma destinée. Où m'arrêterai-je ? Il y a déjà eu les distributeurs de journaux et de prospectus en monoplan, il faudra que j'essaie de ce métier ; camelot de l'air, il ne me manquait plus que cela. Mais, ce dont je suis le plus fier, c'est certainement de mes fonctions de cocher de monoplan et c'est à M. Deutsch de la Meurthe que je dois d'avoir connu le frisson de bonheur et de fierté qu'on éprouve lorsqu'assis sur le siège, on attend que le patron ait fini sa visite et rentre dans la « carriole ». A vrai dire, si je suis monté sur le siège, je n'ai pas attendu que le maître ait pris place à l'intérieur. Ç'aurait été trop long. J'ai fait au contraire le rentier et m'en suis allé tout seul marauder par là-haut. Malgré mes sourires, malgré mes avances, je ne trouvai aucun client qui me fit signe de m'arrêter pour monter.

Il n'y a pas à dire, on est vraiment bien installé sur cet « outil » de luxe. Commodément assis sur mon siège, ganté comme il convient à un cocher de grande maison, les mains sur la cloche, les pieds sur le gouvernail, j'avais vraiment un air imposant. Et puis, le public peut se rendre compte des moindres actes du pilote, alors que jusqu'ici dans les monoplans on semblait toujours cacher aux regards indiscrets les manœuvres de conduite.

Si on s'adosse par trop contre la berline, on se sent chatouillé par le tube acoustique qui communique avec l'intérieur. Car, il y a jusqu'à un tube accoustique ! Evidemment, l'usage ne doit pas en être très fréquent et il ne serait peut-être pas très facile d'entendre. D'autant plus que les conseils ou les ordres que pourraient donner celui que vous transportez, vous laisseraient à peu près indifférent.

— Arrêtez-moi chez le coiffeur !

— J'ai oublié un paquet chez moi, retournons-y !

— Pas si vite !

— Ne faites pas d'imprudences !

Qu'est-ce que vous voudriez que tout cela fasse à votre cocher ? Il n'a qu'à répondre avec flegme:

— Je n'ai pas envie de me casser la figure, je continue et laissez-moi tranquille !

Que voulez-vous objecter à cela ? Mais je vois une ère nouvelle s'ouvrir. Jusqu'ici les cochers étaient d'humbles prolétaires que les « bourgeois » rudoyaient sans scrupule. Ceux-ci leur donnaient des ordres que ceux-là n'avaient qu'à exécuter sous peine de recevoir leurs huit jours.

Maintenant tout sera changé. Le cocher sera admis à la table du maître, la plus belle chambre de l'appartement lui sera confiée, il sera entouré de soins, dorloté, mis dans du coton. Ses patrons iront-ils au théâtre ? On l'emmènera en lui demandant de choisir la place qu'il désire. Lorsque de grands dîners de cérémonie seront donnés, il sera placé à la droite de la maîtresse de la maison.

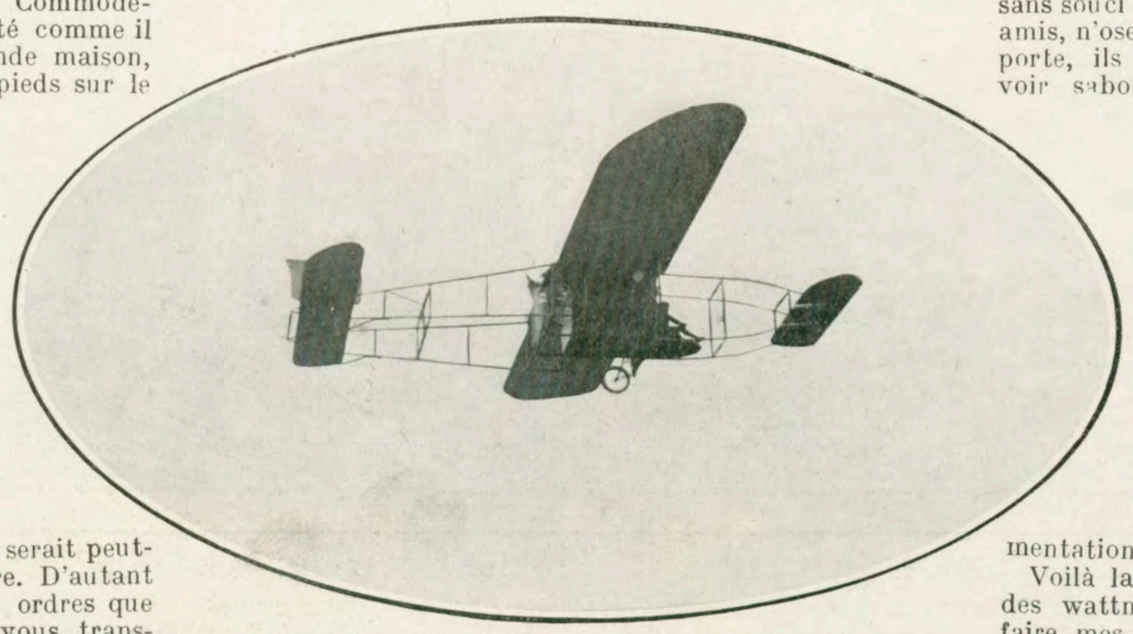
Et ce sera une situation de tout repos. On y coulera de vieux jours pleins de tranquilité, sans souci du lendemain : les maîtres, vos amis, n'oseront jamais vous mettre à la porte, ils auraient trop peur de vous voir saboter leur appareil. S'ils vous donnaient vos huits jours, ils ne vivraient plus. Lorsqu'ils partiraient avec vous sur le siège, vous n'auriez qu'à prendre de l'altitude. Toujours plus haut ! Madame pousserait des hurlements, s'évanouirait, Monsieur n'oserait pencher sa tête à la portière. Il serait suspendu au tube acoustique et vous crierait :

— Je vous en supplie, mon ami, redescendez, je ne vous ai pas demandé d'aller si haut !

Et c'est alors que les augmentations pleuvraient !

Voilà la vie future, ce sera l'âge d'or des wattmen. En attendant, je vais faire mes offres de service à M. Deutsch de la Meurthe. S'il n'a pas lu cet article, peut-être aurai-je une chance !

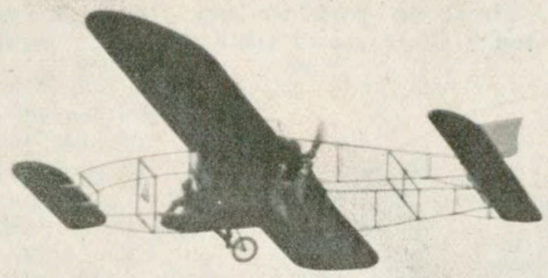
Georges Legagneux.

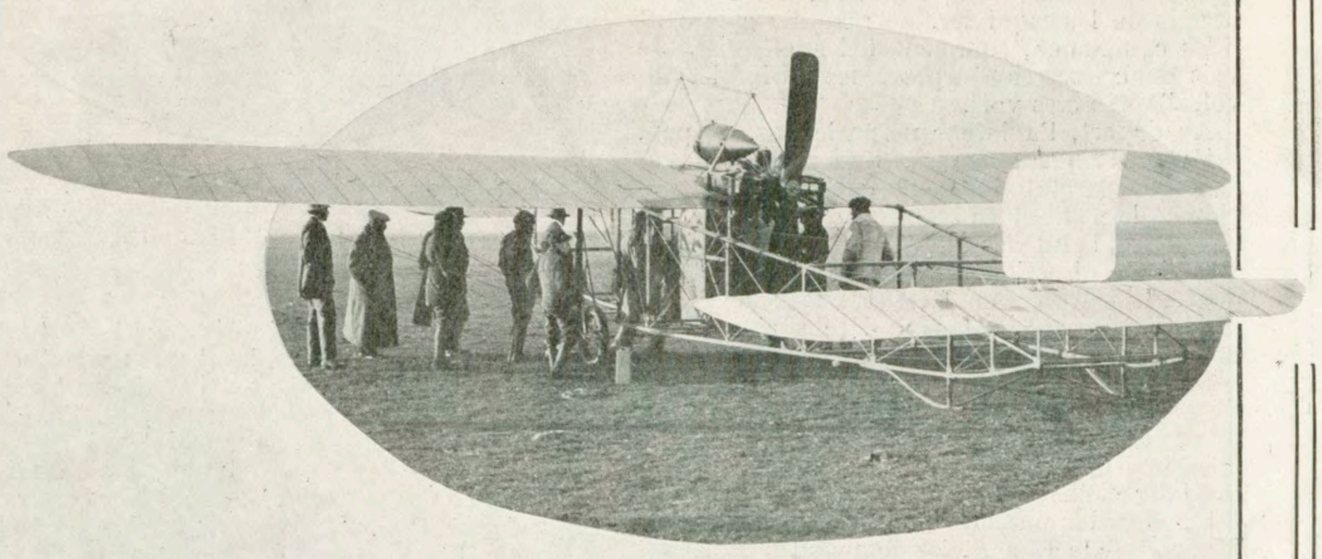


La berline en plein vol.

La berline Blériot de M. Deutsch de la Meurthe a réussi dès sa première sortie un vol magnifique.

LA PREMIÈRE BERLINE AÉRIENNE





LEGAGNEUX PROCÈDE AUX ESSAIS DE LA BERLINE VOLANTE

Legagneux vient d'essayer à Etampes la berline volante, commandée à Louis Blériot, par M. Henry Deutsch de la Meurthe. C'est le premier appareil de ce genre qui ait été construit. La carrosserie, de forme vis-à-vis, comporte deux places en avant et deux à l'arrière. La caisse en bois présente le minimum d'épaisseur ; les vitrages, sertis dans le bois, sont exécutés en une matière qui a une transparence aussi parfaite que celle du verre. Les banquettes sont en osier. Les parois sont garnies de coussins pneumatiques pour éviter les chocs à l'atterrissage.

LES SENSATIONS DE L'AVIATION

Par ANDRÉ BEAUMONT

L'enseigne de vaisseau Jean Conneau, qui s'adjugea la victoire dans Paris-Rome, le Circuit Européen et le tour d'Angleterre sous le nom d'André Beaumont, vient de publier un ouvrage fort intéressant que tous les sportsmen voudront lire « Mes trois grandes courses » dont nous extrayons le passage suivant.

Qu ils soient bons, qu'ils soient médiocres, qu'ils montent un monoplan ou un biplan, les aviateurs éprouvent les mêmes craintes, les mêmes joies, en plein vol. Il serait intéressant de sonder leur état d'âme. Malheureusement, ce genre d'examen expose à des lacunes.

Il nous est difficile d'analyser nos impressions, de les définir avec une exactitude rigoureuse, car nous ne sommes pas encore adaptés aux spectacles qui s'offrent à nous; notre langue n'a même pas les mots voulus pour exprimer ce que nous voyons, ce que nous sentons. Le spectateur, qui suit des yeux un appareil en plein vol, éprouve une gêne à expliquer ce qu'il ressent. Le pilote qui déploie ses ailes dans l'azur se déclare impuissant à décrire la succession des féeries dont il est témoin. L'un et l'autre restent confondus en présence des mystères des grands espaces. Toutefois, si l'homme ne peut encore ni bien comprendre, ni bien peindre ses voyages aériens, il lui est permis de les esquisser, de raconter comment il les commence, comment il les effectue. Je vais donc essayer d'exposer les péripéties du vol, d'après mes vols.

Au départ, l'aviateur ne parle pas, ou peu, brièvement par saccades. Son attention est absorbée par le minutieux examen de la machine à laquelle il va confier sa vie. Il vérifie, en silence, l'état des ailes, les leviers du gouvernail de direction, du gouvernail de profondeur. Il s'arrête au frêle fuselage de bois, d'acier et de toile, et s'inquiète surtout de ce moteur, objet de toute sa sollicitude.

Si tout va bien, il revêt l'inélégant costume du plus gracieux des sports; il prend les gants de papier, les bottes ouatées, la caractéristique combinaison, le bonnet de laine, les lunettes, un long cache-nez. Son bizarre accoutrement lui donne l'apparence d'un des habitants de Mars ou de la Lune, tels que nous les décrivent nos fantaisistes écrivains. Les instruments sont alors passés en revue. La boussole est-elle bien fixée? La carte court-elle aisément sur son dérouleur?

Enfin, l'heure de s'envoler arrive. A ce moment, toujours grave, toujours angoissant, il fait appel à son courage, puis il escalade, bravement, son monoplan ou son biplan. Il met le contact, le moteur tourne avec folie, l'hélice fait de même. De la main, il donne le signal du « lâchez-tout ».

L'appareil s'arrache à ceux qui le retiennent, tandis que le ronronnement assourdissant du moteur masque tous les bruits, domine la scène. L'oiseau métallique s'élance sur le sol, gambade et s'élève; il se précipite vers un point, encore ignoré à l'horizon.

Aux cahots irréguliers dus à l'inégalité du terrain de l'aérodrome succèdent de douces sensations de glissement, rebelles à toute définition. L'anxiété s'évanouit ; une quiétude profonde s'empare de vous; vous goûtez une tranquillité « extra-terrestre »; le sentiment très net de l'absolue solitude vous surprend et vous charme. L'homme a presque disparu : il a des ailes! Il s'élève sans avoir l'impression de s'élever, ébloui par les phénomènes étranges qu'il observe. Il lui semble que la terre s'enfonce sous lui.

S'il évolue sur un aérodrome, les milliers de spectateurs qui le guettent se métamorphosent en une multitude de petites taches noires, puis en groupes incertains, puis en masses imprécises. Encore un instant et tout se brouille, s'estompe et se confond. Dans sa marche à travers les vallées, les maisons lui apparaissent comme de petits dés à jouer, éparpillés sur une table de billard. Les plus grandes cités se réduisent en bourgades lilliputiennes. Le relief s'écrase. Les routes, les rivières, les voies ferrées prennent l'aspect des paysages conventionnels d'un jeu d'enfant. Seules, la mer et les montagnes gardent leur majesté dans cet amoindrissement de toutes choses; seules, elles inspirent une respectueuse admiration et un vif sentiment de terreur.

André Beaumont
Le grand triomphateur de l'année, qui publie un ouvrage intitulé « Mes trois grandes courses. »

Grisé par ce spectacle grandiose, l'homme monte, monte encore, sa machine pointée vers le ciel. Notre planète, de plus en plus lointaine, s'étend comme aplatie. Les bruits de la terre ne parviennent plus jusqu'à lui; il ne perçoit plus les manifestations de la vie humaine. Tout à coup, épouvanté de son isolement, il redresse son appareil, cesse de monter et plane au-dessus des collines et des plaines, dont il ne distingue ni les chemins, ni les ponts, ni les barrières. Plus de forêts, de marécages, plus de lacs. Le sol ne se révèle à ses sens que sous la forme d'une surface, ondulée, désertique. Il est libre. Il suit une voie dégagée de toutes entraves. Il peut, à sa guise, monter, descendre, évoluer; il ne rencontre aucun obstacle. Il est bien libre. Il a conquis l'air, comme il a conquis l'Océan. Et la machine victorieuse qu'il a créée obéit à son moindre geste, avec la légèreté d'un oiseau.

Le danger? Mais le danger est un attrait du vol. Si l'homme aime tant à voler, c'est que chaque élan vers l'espace menace son existence. Il ne lui déplaît point de cueillir ses lauriers à côté des cyprès.

Une jouissance d'un autre ordre lui est réservée dans les grandes courses. Il savoure le plaisir, très vif, de lutter, dans l'air, contre d'autre, hommes ailés comme lui, rapides, ardents enthousiastes, comme lui. Son émotion croît à mesure qu'il se rapproche de ce petit point, inconnu de lui, hier, et vers lequel il se hâte fébrilement, appelant à son aide toutes ses forces physiques, toute son intelligence. Ses efforts ne seront pas stériles. Il arrive. Il reconnaît l'aérodrome tout autour duquel se presse la foule; il distingue les pavillons, les larges lignes tracées sur le sol; il entend les bombes tirées pour le guider. Il repose enfin ses ailes, au but fixé, faisant battre les cœurs plus fort, apportant des cieux un peu de cet idéal que l'on demandait autrefois aux dieux.

. . . . . .

La signalisation a été mise à l'épreuve, et nous songeons déjà à la débarrasser d'éléments sans valeur. Les signes placés sur le sol en des endroits déterminés, ne sont pas aperçus en général. Les aviateurs volent souvent trop haut, pour distinguer les ballons, d'ailleurs arrachés par le vent de temps à autre. Les feux, allumés de distance en distance sur la route probable, prêtent parfois à la confusion, car il peut exister des feux étrangers à la course; d'autre part, leur entretien coûte cher.

Les drapeaux hissés au sommet des édifices ne valent pas mieux, parce que ce pavoisement signalétique ne se différencie guère d'un pavoisement pour fête publique. Les meilleurs signaux ont été et seront probablement des édicules fixes, ne nécessitant qu'une faible surveillance, par exemple des pylônes peints en blanc. On les disposerait aux bifurcations des grandes lignes suivies par les aéroplanes. Il existe déjà des voies naturelles de l'air, toujours les mêmes; elles suivent les vallées, évitent les forêts, les marécages, les terrains accidentés : en aviation, comme souvent dans la vie, le plus court chemin entre deux points n'est pas toujours la ligne droite. Outre les signaux de bifurcation, il y aurait des signaux d'atterrissage constitués par des feux de goudron, d'essence, par des bombes, par des pylônes de forme caractéristique.

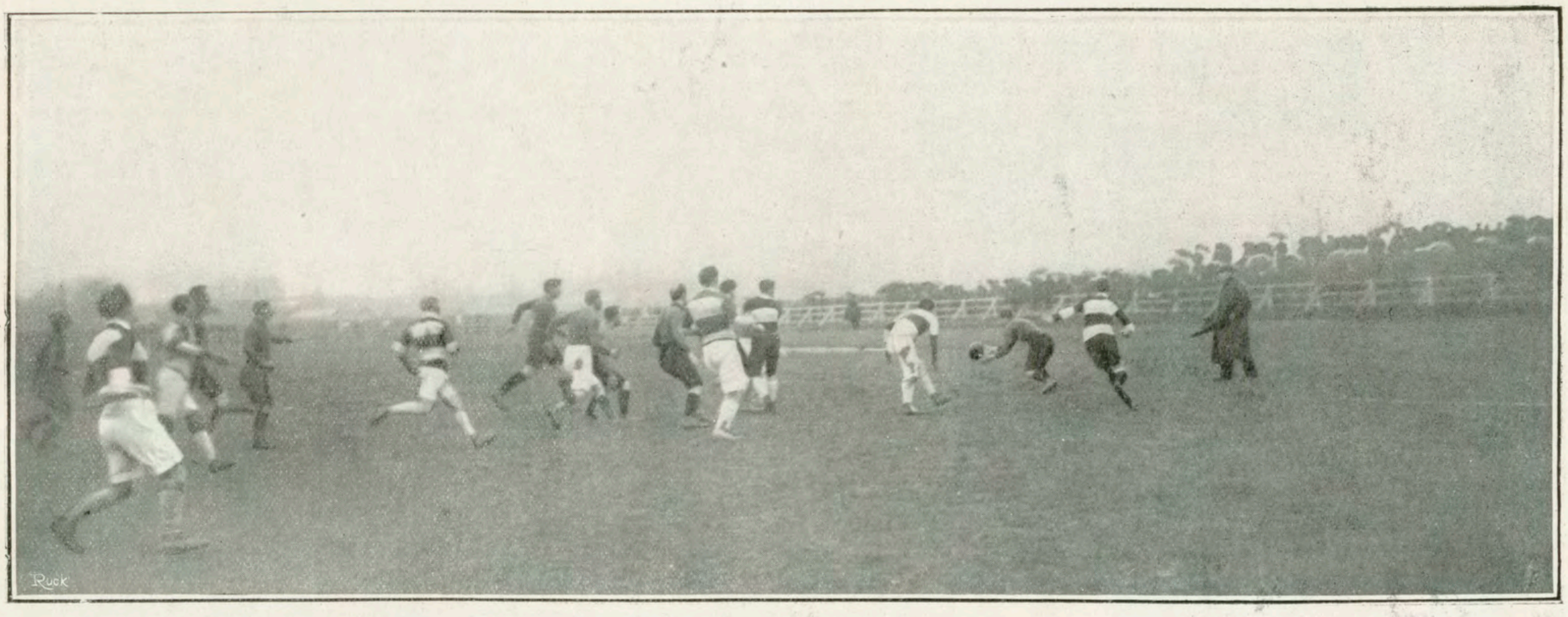
Nous n'avons pas de cartes spéciales à notre disposition. Il faudrait les établir sans tarder. Les automobilistes disposent de cartes routières; les aviateurs ont besoin de cartes aéronautiques. Leur teinte générale devrait se rapprocher de celle du sol vu d'en haut; elles seraient donc brunes. Sur ce fond brun, les routes se détacheraient en blanc, les voies ferrées en noir, les rivières et les grandes étendues d'eau en bleu, les forêts en vert. Des signes de convention indiqueraient les aérodromes, les bons atterrissages. Des chiffres très nets fixeraient les cotes principales. La vue cavalière des divers monuments d'une ville n'est d'aucune utilité, il importe au contraire, de connaître les approches des agglomérations importantes. L'échelle la plus convenable sera celle de 1/200.000e. Les détails y paraîtront assez nets, et pourtant le ruban de carte utilisé dans un court voyage ou une étape importante, n'atteindra pas une trop grande longueur; ses dimensions s'adapteront aux meilleures vitesses réalisees jusqu'ici. On ne saurait veiller avec trop de soin à la confection d'un tel document, susceptible de perfectionnements constants; son rôle est et restera considérable jusqu'à l'apparition des réseaux de signaux fixes. Aussi l'aviateur, prépare-t-il ses cartes de voyage avec un soin extrême. Il divise son itinéraire de 10 en 10 ou de 20 en 20 kilomètres, selon qu'il monte un appareil lent ou rapide. Un gros trait au crayon de couleur, un chiffre très visible lui donneront à chaque instant le chemin parcouru, la vitesse obtenue; il en déduira la nécessité de faire de l'essence, ou la possibilité de poursuivre sa route.

On a d'abord volé sans carte et sans boussole. La carte a vite élu domicile dans la chambre de l'aéroplane; la boussole l'a suivie peu après, s'installant en maîtresse comme à bord d'un navire. Elle ne justifie pas l'espoir qu'elle avait fait naître. Trop imprécise pour la navigation aérienne, sans dispositif suffisamment approprié aux appareils, elle ne rend de services qu'en des cas particuliers. Par exemple, vous êtes égaré, perdu complètement, par beau temps, vous ne songez guère à votre boussole, vous préméditez une faute, l'atterrissage. Or, réfléchissez que vous pouvez casser en prenant contact avec le sol; que les habitants ne vous attendront pas toujours là, que leurs renseignements seront peut-être vagues. Restez sur votre machine, cherchez votre chemin, en volant, vous découvrirez une route, une voie ferrée, une rivière figurant sur votre carte. Marchez à la boussole, perpendiculairement à ce point de repère. Dès que vous l'aurez atteint, suivez son parcours jusqu'à une bifurcation de route. Vous aurez perdu moins de temps qu'en atterrissant.

ANDRÉ BEAUMONT.

LE STADE FRANÇAIS BAT LE SPORTING

A Colombes, le Stade Français triomphe du Sporting par 6 points à rien, se classant ainsi en tête du championnat.



Près de la touche.

Le Stade a triomphé du Sporting avec une relative facilité. L'équipe bleu et rouge s'est montrée très redoutable dans toutes ses lignes, alors qu'au S. C. U. F., on semble avoir perdu la confiance en soi. Les avants du Stade jouèrent remarquablement et continrent l'élan des équipiers adverses.

Une mêlée.

Les anciens champions de Paris se défendirent avec un courage digne d'éloges, leurs avants firent même de fort bonnes choses qui n'aboutirent malheureusement pas.

Une touche du S. C. U. F.

A la touche, le jeu fut relativement égal. L'équipe du Sporting ne semble pas être encore au point ; dans l'ensemble, elle est moins redoutable que celle de l'an passé.

Le Stade Français vient de justifier mon pronostic, qui faisait de lui mon favori dans le championnat de Paris. Au début, je voyais nettement le Sporting triomphant assez facilement ; cette impression était causée par les rencontres de début de saison, rencontres où les universitaires s'étaient montrés véritablement supérieurs aux équipes voisines.

Mais j'avoue que les derniers matches m'avaient désillusionné ; la défaite que Vaugirard infligea ensuite au S. C. U. F. vint totalement changer ma façon de voir. Il a été dit que le Sporting, dans sa rencontre avec Vaugirard, avait mal joué et que de là venait sa défaite ; je ne crois pas cela tout à fait exact ; certes, les noir et blanc n'ont pas donné avec leur cœur habituel, mais ils ont trouvé je crois une résistance à laquelle ils ne s'attendaient pas, et ils ont surtout eu affaire à des adversaires qui les valaient ou presque.

L'équipe de cette année au Sporting ne vaut pas celle de l'an dernier à beaucoup près et si elle veut s'adjuger de nouveau le championnat il faudra je crois procéder à quelques remaniements, surtout dans les lignes arrières.

Le Stade est toujours long à se mettre en train, mais les anicroches du début ne peuvent émouvoir ses vaillants équipiers ; on travaille dur, on s'entraîne en silence et l'équipe se présente redoutable, alors que les adversaires pensaient en disposer avec facilité.

Il n'y pas à ergoter sur le match de dimanche dernier ; ce sont les meilleurs qui ont gagné.

Pendant que le Stade triomphait du S. C. U. F., à Issy-les-Moulineaux, le Racing réglait son compte au Sporting Club de Vaugirard, par 9 points à rien.

Voilà qui est fort bien et qui prouve que le club doyen est résolu à ne pas se laisser faire. Et Vaugirard et le Paris Université Club, que deviennent-ils dans toute cette affaire ?

Vaugirard, que les grands Clubs ne prenaient pas très au sérieux, a commencé à mordre dans le gâteau et, ma foi, il n'est pas impossible que l'appétit ne lui soit venu avec son premier succès ; d'ailleur les verts et blancs ont fourni une excellente défense contre le Racing. Enfin, il n'est jamais que le premier pas qui coûte.

Le P. U. C., malheureusement, n'est pas dans le même cas ; il n'a eu a enregistrer depuis le commencement de la saison que des revers.

Je ne veux être désagréable pour personne, mais j'ai comme une vague idée que la finale se disputera entre les deux anciens rivaux, le Stade et le Racing. Au S. C. U. F. de m'infliger un démenti.

JEAN AUGER

L'ENTRAINEMENT D'UN CUISINIER BOXEUR

A la cuisine.

Quand l'entraînement du matin est terminé, Ledoux descend dans sa cuisine et travaille alors à la confection des plats les plus savoureux, des gâteaux qui feront les délices de nombreuses Parisiennes.

Quelques rounds avec Foultier.

Le soir, deux fois par semaine, le petit champion de France se rend à la salle de boxe de son manager Louis Doerr et boxe avec Foultier quelques rounds très vites.

Le petit champion de France, Charles Ledoux, nous raconte aujourd'hui comment il peut concilier ses fonctions de cuisinier avec l'entraînement pour la boxe.

Puisque la *Vie au Grand Air* me demande de lui donner quelques renseignements sur ma façon de m'entraîner, je vais tâcher de faire de mon mieux, tout en m'excusant auprès des lecteurs car je n'ai guère le temps, ni l'habitude d'écrire.

Je dois dire d'abord que ma tâche est grandement facilitée par M. Rumpelmayer chez lequel je travaille. M. Rumpelmayer m'a toujours encouragé et s'est toujours intéressé à moi : il est pour beaucoup dans mes succès.

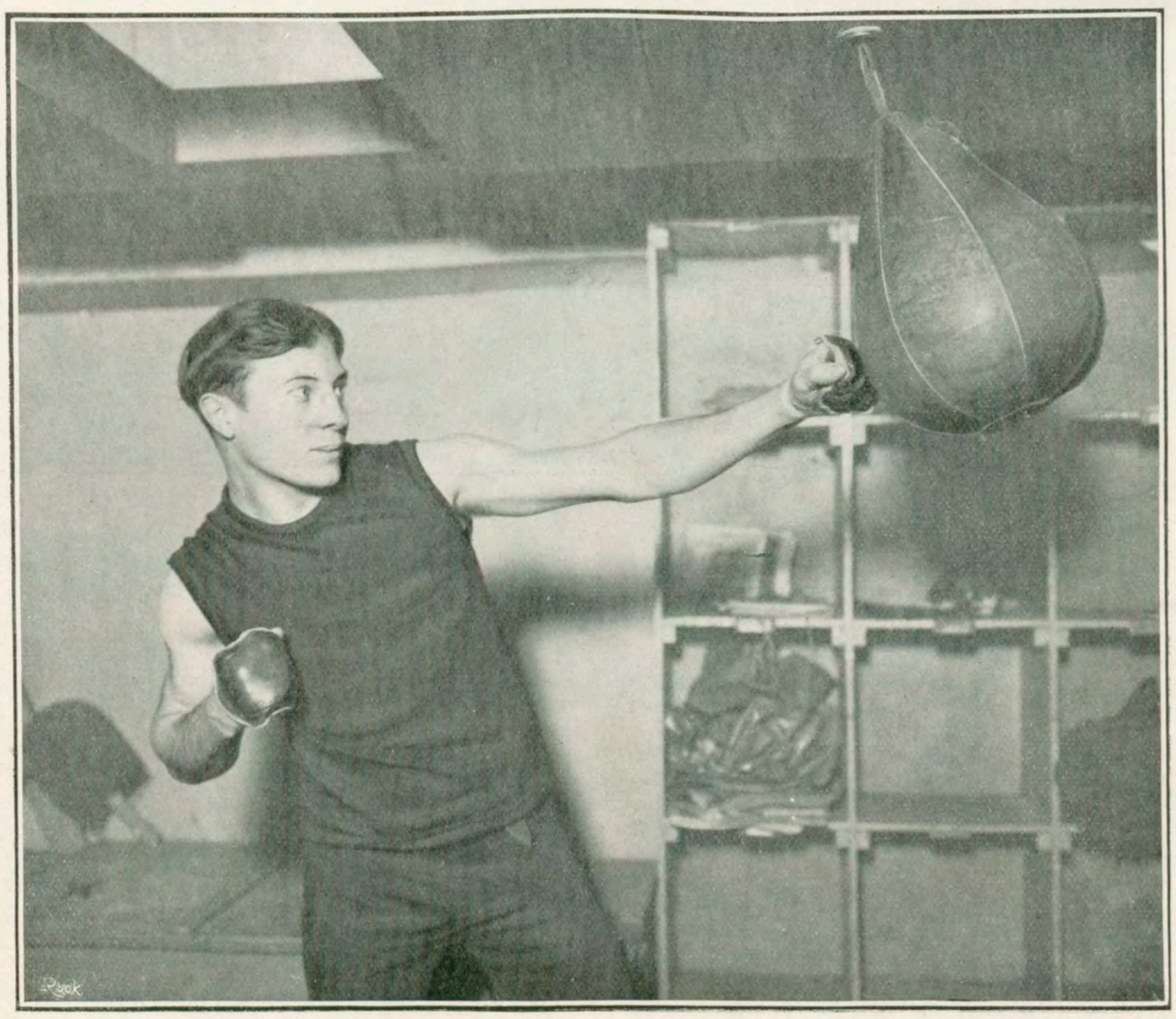
Avant de boxer je faisais de la lutte et au championnat de France amateur, organisé par la *Vie au Grand Air*, je réussissais à me classer second de ma catégorie.

Je vins à la boxe tout à fait par hasard et de suite je fus conquis par ce nouveau sport.

J'étais alors employé au restaurant Soufflet. Mes débuts aux Arènes de boxe de l'avenue de Choisy furent des plus modestes, mais me firent aussitôt remarquer. Mon premier combat fut ma première victoire.

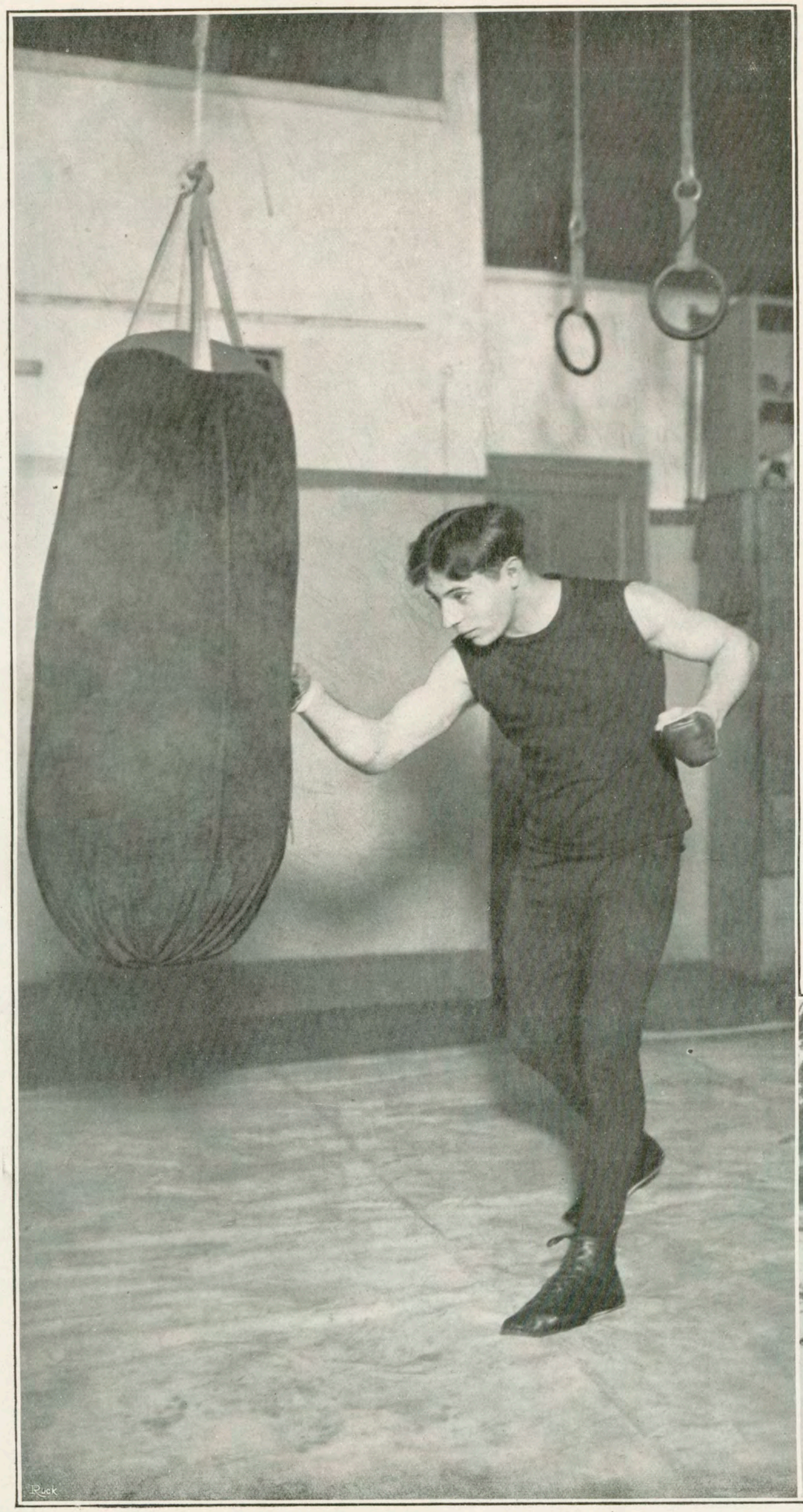
En ce temps-là, dame! je n'étais guère ferré et toute ma science dans le noble art consistait à frapper; comme tout mon entraînement, à n'en suivre aucun. Mais les premiers succès étant venus, la notoriété suivant peu après, je fus obligé de m'entraîner pour faire bonne figure devant les rudes adversaires que je rencontrais. Mon système d'entraînement est simple et bon et la preuve c'est que je n'en ai jamais changé.

Je me lève tous les jours entre 6 et 7 heures et je me rends aux Tuileries. Le jardin est alors désert et je puis faire une bonne heure de pas de gymnastique que je coupe réguliè-



Le punching ball.

Au punching ball, Ledoux est un virtuose. Et pourtant, il n'y travaille que deux fois par semaine et à peine un quart d'heure chaque fois.



Au punching bag.

Ledoux affectionne particulièrement le punching bag, gros sac rembourré et glissant sur un fil d'acier, qui oblige le boxeur à le suivre dans ses déplacements.

rement de sprints d'une minute et de temps de marche à une allure moyenne de 8 kilomètres. J'ai toujours soin de respirer, le plus longuement possible et, quand mon heure d'entraînement est terminée, je rentre travailler.

L'après-midi, et deux fois par semaine, de 2 heures à 4 heures, je me rends à la salle Dœrr et me livre aux douceurs de la culture physique, de la lutte, des massues, pour terminer par une bonne exhibition de punching-ball. Deux autres jours de la semaine, le soir de 8 à 10 heures,sont consacrés à la boxe proprement dite, je rencontre alors plusieurs partenaires, Sturla, Foultier, etc., et je fais avec eux quelques rounds très vites! Et c'est tout!

Ajoutez à cela que je me nourris bien, que je mange comme un ogre, que je ne fais jamais d'excès et vous pourrez connaître tout mon entraînement.

Je crois qu'il ne m'est pas nécessaire de chercher autre chose, je m'en suis toujours très bien trouvé et mes adversaires jusqu'à présent ont semblé me donner raison.

J'ai toujours cru qu'il ne fallait pas travailler trop longuement de peur d'être surentraîné, j'ai d'ailleurs été toujours approuvé par mon excellent manager Louis Dœrr à qui, en passant, je suis heureux de pouvoir exprimer toute ma gratitude.

Qui vais-je boxer? Je ne le sais pas encore, Johnny Hugues, qui devait me rencontrer, va boxer Gaillard, mais je crois que ce n'est que partie remise! Je serais très heureux de me trouver à nouveau devant Johnny car nous avons ensemble un compte à régler.

Une autre rencontre qui est fixée au 29 janvier, me mettra en présence de Joë Bowker; un gaillard qui, paraît-il, n'est pas commode; et qui me donnera un mal que j'ignore moi-même.

Enfin, un rêve que je caresse depuis longtemps serait de me trouver devant le champion d'Angleterre Digger Stanley! Ce match se fera-t-il? J'en serais bien heureux, car ainsi que me l'a écrit M. Bettinson, secrétaire du National Sporting-Club de Londres, ce serait pour le titre de champion du monde, l'Amérique n'ayant pas la même échelle de poids que nous.

On a dit de moi que j'étais un phénomène, c'est un tort: je suis simplement un boxeur entraîné, confiant, qui monte toujours sur le ring avec tous ses moyens, et qui battu, ne le sera que par meilleur que lui.

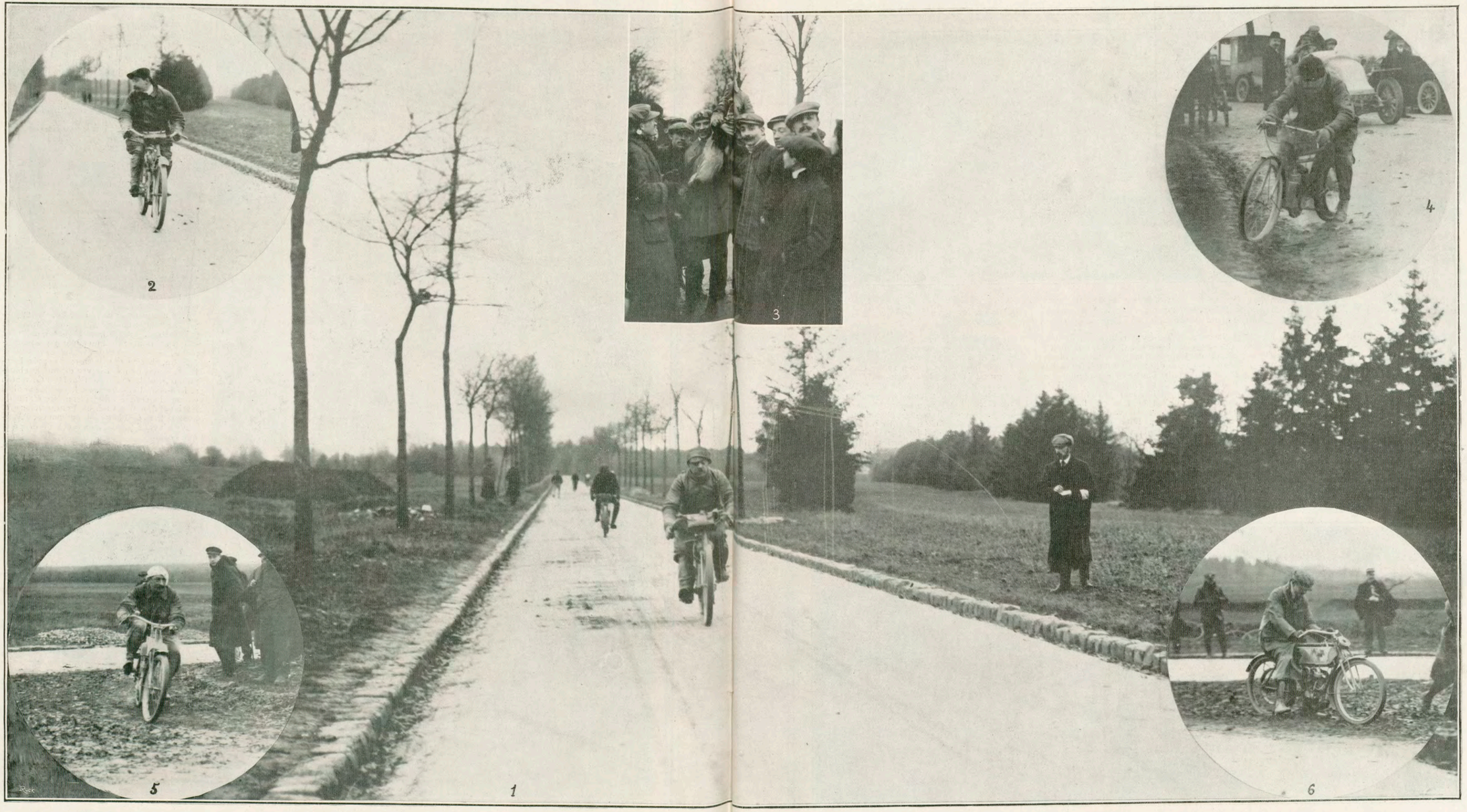
CHARLES LEDOUX.

Le footing.

Une bonne heure de footing, marche et course, donne aux boxeurs le souffle nécessaire.

Photographies de notre envoyé spécial.

LE CIRCUIT DE MELUN POUR MOTOCYCLETTES



2

3

4

5

1

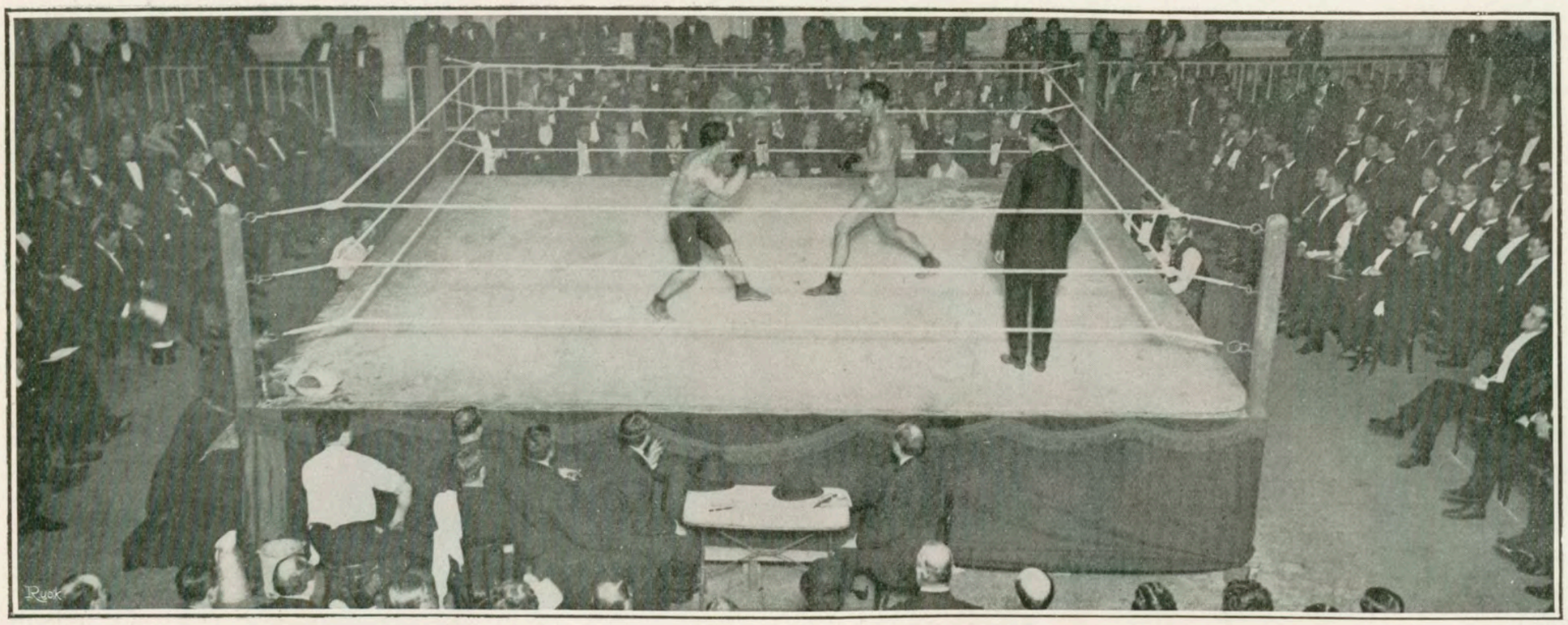
6

LES LAURÉATS DU CIRCUIT DE MELUN

Dimanche dernier, s'est disputé sur le circuit de Melun (8 tours, soit 204 kil. 400), une épreuve, de motocyclettes. Primitivement, elle devait se courir sur le trajet Paris-le-Havre, mais le Ministère de l'Intérieur, dans la crainte d'hécatombes possibles sur une route non gardée, avait interdit la course. 24 concurrents prirent le départ et 12 parvinrent à terminer le parcours, malgré le terrain horriblement détrempé, les dérapages continuels et une partie de la route en rechargement qui assassinait les pneumatiques. Il y avait quatre catégories, respectivement gagnées par Dacier, Lacroix, Dubost et Fay. La pluie et le vent ne cessèrent de gêner les concurrents. — 1. Grapperon sur la route, suivi de son camarade d'équipe Dacier, sur Alcyon. — 2. Dacier, sur motocyclette Alcyon, vainqueur de la 1re catégorie en 3 h. 51 m. 58 s. 4/5, soit à une vitesse moyenne à l'heure de 52 kil. 866, avec une avance de 38 minutes sur le second. — 3. Dubost, sur motocyclette René Gillet, magnéto Ruthardt, vainqueur de la 3e catégorie et premier du classement général en 3 h. 24 m. 21 s. 1/5, à une moyenne de 60 kil. 13 à l'heure, est porté en triomphe. — 4. Un virage de Lacroix, sur motocyclette Peugeot, deux cylindres, vainqueur de la 2e catégorie, en 3 h. 39 m, 18 s., à 55 kil. 923 à l'heure. — 5. Dubost, vainqueur de la 3e catégorie sur motocyclette René Gillet, magnéto Ruthardt, — 6. Fay, sur motocyclette René Gillet, magnéto Ruthardt, vainqueur de la 4e catégorie, en 3 h. 31 m. 42 s. 1/5, à une moyenne horaire de 57 kil. 931.

LA SEMAINE DE BOXE

Deux séances de boxe ont été données la semaine dernière, et, malgré la valeur des combattants en présence, toutes deux furent très monotones.



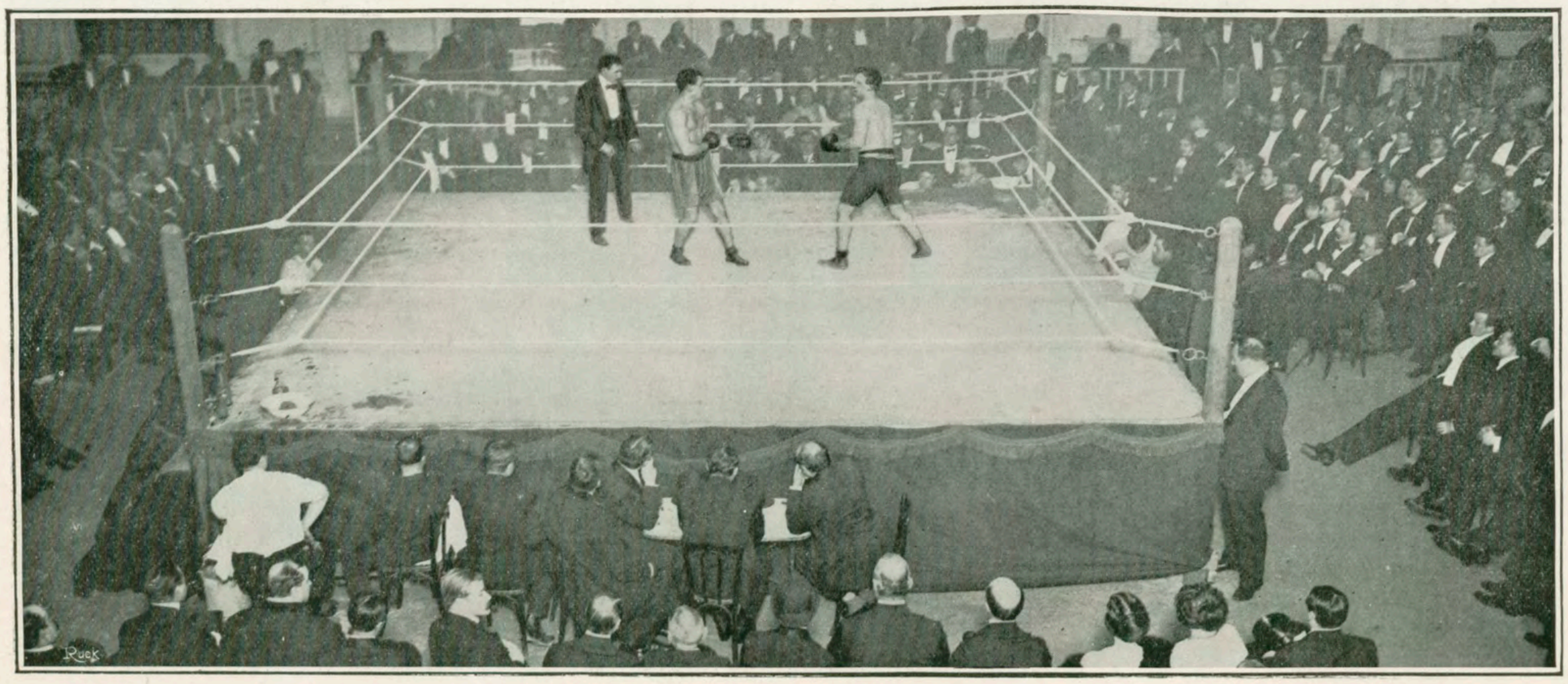
Le match Legrand-Young Brooks au National-Sporting-Club.

Après un match où les deux hommes avaient abusé des corps-à-corps dans des proportions inquiétantes, les juges accordaient la victoire au Français Legrand, à la stupéfaction du public qui avait vu triompher Young Brooks.

Le N. S. C. F. effectuait la semaine dernière sa réouverture, malencontreusement arrêtée lors d'un premier essai. Les noms des boxeurs inscrit au programme promettaient d'espérer une magnifique séance et je dois dire que rarement réunion fut plus soporifique. Pourtant, nous devions applaudir Henri Piet, Young Josephs, Legrand et Young Brooks, pour ne citer que les principaux. Semblables hommes légitimaient l'empressement du public. Et il est difficile d'expliquer comment ces athlètes, intéressants individuellement, firent des matches décousus, monotones et remplacèrent leur science habituelle par un « cafouillage » continuel. Au cours de la réunion, pas une seule attaque précise ne fut enregistrée; à aucun moment, le spectateur enthousiasmé n'eut à prononcer un mot d'admiration. Peut-être, la faute incombe-t-elle aux corps-à-corps continuels. Je serais assez tenté de le croire. Chaque fois qu'il est permis de frapper dans les clinches, l'intérêt d'une rencontre diminue aussitôt. On assiste à la ruée l'un contre l'autre de deux hommes qui ne cherchent qu'à se marteler et à s'affaiblir par des coups répétés, mais peu puissants, qui emploient souvent la tête ou l'avant-bras comme moyens d'attaque. Ce n'est plus la boxe précise, scientifique, faite d'esquives et de feintes qui émerveille dans le combat à distance. Et c'est ainsi que l'autre soir, deux champions, cependant réputés pour leur adresse, Young Josephs et H. Piet; nous ont fait assister à une rencontre au cours de laquelle la bonne éducation avait bien du mal à réprimer les baillements. Henri Piet gagna aux points. Sa victoire, facile au début, fut moins certaine dans les derniers rounds. Quant à Young Josephs, ce ne fut plus le champion d'Angleterre, mais l'ombre de lui-même et son exhibition fit aussitôt diminuer le nombre des partisans de Carpentier pour son match avec Harry Lewis. Legrand fut déclaré vainqueur de Young Brooks qui avait gagné de loin. Ce sont là erreurs de juge auxquelles nous sommes accoutumés. Et l'habitude prend un tel ascendant sur nous que nous finissons par considérer qu'il manque quelque chose à notre parfait bonheur les soirs où une décision fantaisiste, au moins une, n'a pas éte rendue par les arbitres.

Remercions cependant le comité du National Sporting Club de France qui n'hésite pas à présenter à chacune de ses séances les meilleurs boxeurs de France et d'Angleterre et qui s'efforce d'initier aux mystères du noble sport un public de choix qui ne le connaît que par ouï-dire !

J. Mortane.



Le match Henri Piet-Young Josephs au N. S. C.

Le champion d'Angleterre Young Josephs, vient de subir une seconde défaite des mains d'un Français. Henri Piet triompha de lui avec une certaine facilité, sans toutefois jamais le mettre en danger comme fit Georges Carpentier.

CEUX QUI QUITTENT LES GANTS

Deux champions abandonnent le « cercle enchanté » : Jack Johnson, champion du monde des poids lourds, et Billy Papke, champion du monde des poids moyens. — Est-ce irrévocable ? — Qui leur succédera ?

Il est à croire que le titre de champion du monde est un fardeau bien pesant à supporter. Même sans combattre, ou presque, ceux qui le détiennent ne peuvent le conserver longtemps. Cela tient-il à une raison d'ordre physiologique ou psychologique? La réponse est difficile, mais le fait est là, palpable, et fait craindre pour ceux qui convoitent les fameux lauriers.

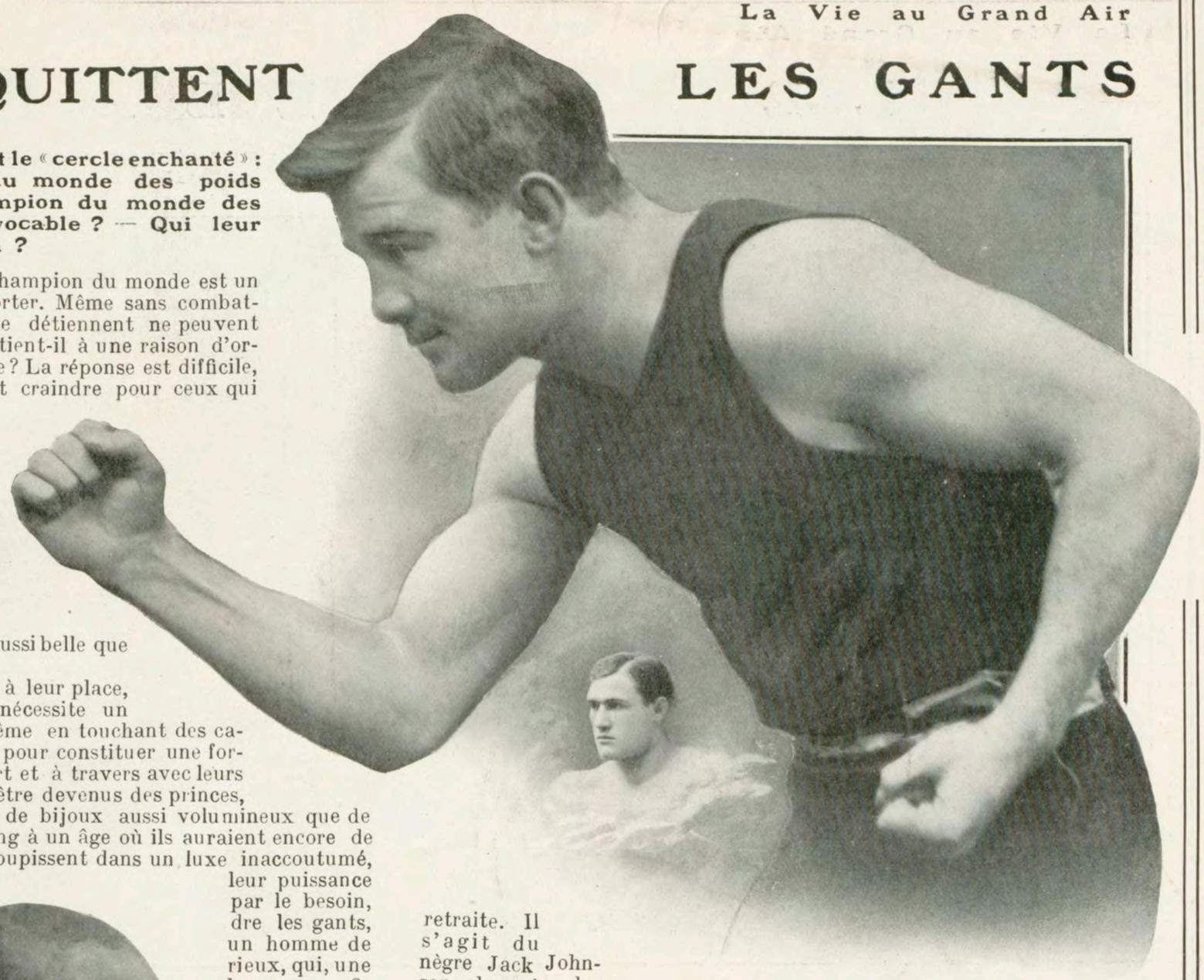
Jadis pourtant, les champions du monde restaient de longues années sur la brèche. Ils ne refusaient pas les challenges qui leur étaient lancés. Aujourd'hui, ils font fi des plus brillantes propositions, exigent toujours davantage, veulent la ruine des organisateurs et obtiennent le seul résultat qu'ils méritent : on se passe de leurs services pour obtenir de la boxe tout aussi belle que celle qu'ils pourraient fournir.

Naguère, les champions restaient à leur place, se souvenaient que leur sport nécessite un entraînement sérieux, et que, même en touchant des cachets royaux, il en faut beaucoup pour constituer une fortune, ou bien ils dépensaient à tort et à travers avec leurs amis. Maintenant, ils s'imaginent être devenus des princes, vivent comme tels, se couvrent de bijoux aussi volumineux que de mauvais goût et abandonnent le ring à un âge où ils auraient encore de nombreux lauriers à glaner. Ils croupissent dans un luxe inaccoutumé, perdent leur forme, leur puissance et le jour où, poussés par le besoin, ils tentent de reprendre les gants, ils se font battre par un homme de troisième ordre, sérieux, qui, une fois parvenu aux honneurs, finira d'aussi lamentable façon que celui qui l'a précédé et que celui qui lui succédera.

Les deux principaux champions du monde de boxe viennent de prendre leur retraite. Il s'agit du nègre Jack Johnson, champion des poids lourds, et de Billy Papke, champion des poids moyens. Celui-là quitte le ring faute d'adversaires de valeur, prétend-il, en homme qui accepte de rencontrer un quelconque Bombardier Wells, mais qui ne veut pas combattre les Joe Jeannette, Sam Langford ou Sam Mac Vea. Il ne peut pourtant pas déclarer, comme ses prédécesseurs, qu'il répugne à l'idée de matcher des noirs.

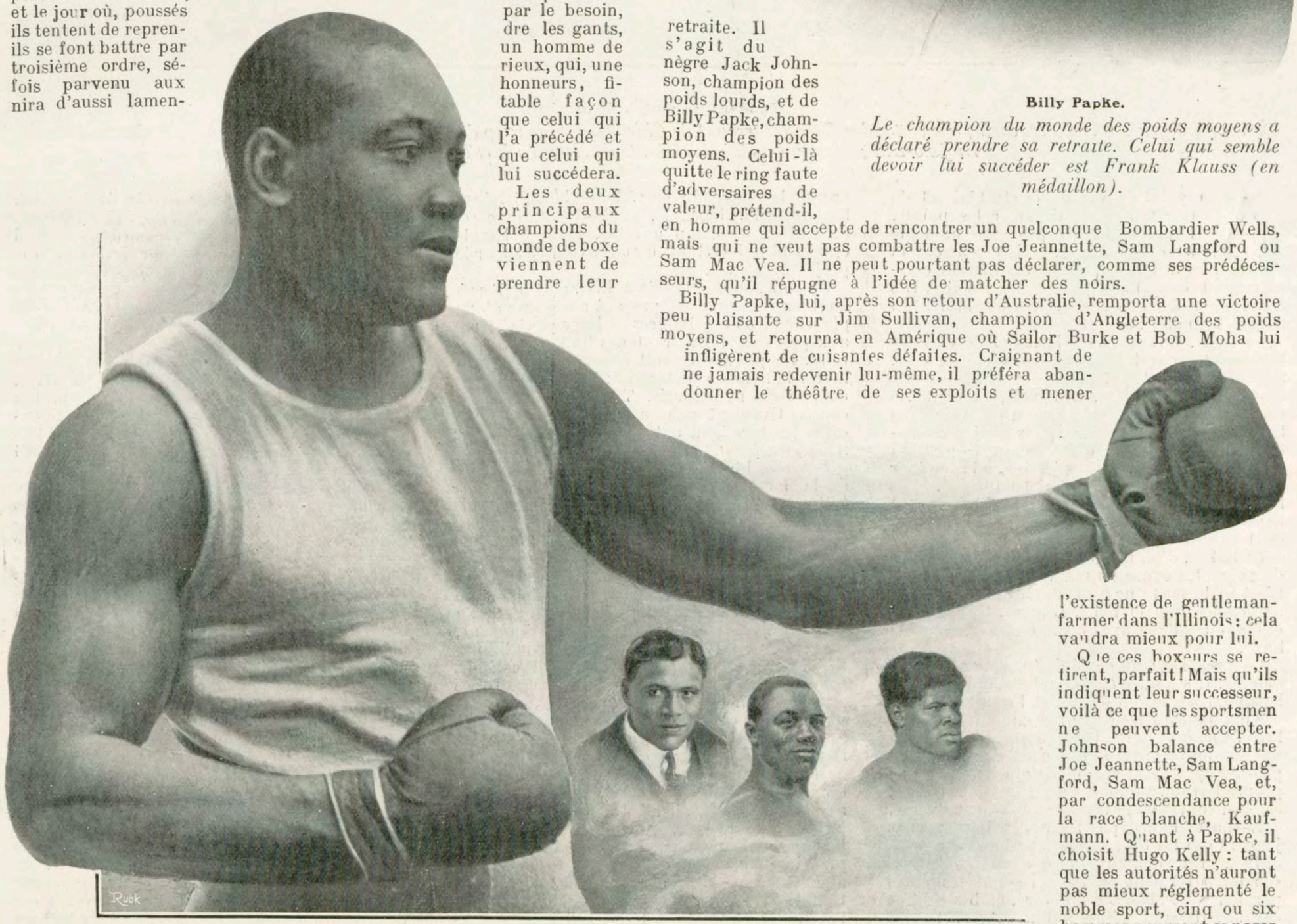
Billy Papke, lui, après son retour d'Australie, remporta une victoire peu plaisante sur Jim Sullivan, champion d'Angleterre des poids moyens, et retourna en Amérique où Sailor Burke et Bob Moha lui infligèrent de cuisantes défaites. Craignant de ne jamais redevenir lui-même, il préféra abandonner le théâtre de ses exploits et mener l'existence de gentleman-farmer dans l'Illinois : cela vaudra mieux pour lui.

Que ces boxeurs se retirent, parfait! Mais qu'ils indiquent leur successeur, voilà ce que les sportsmen ne peuvent accepter. Johnson balance entre Joe Jeannette, Sam Langford, Sam Mac Vea, et, par condescendance pour la race blanche, Kaufmann. Quant à Papke, il choisit Hugo Kelly : tant que les autorités n'auront pas mieux réglementé le noble sport, cinq ou six hommes pourront se parer du titre de champion. Tant mieux pour eux, mais tant pis pour ceux qui aiment le sport sérieux. J. M.



Billy Papke.

Le champion du monde des poids moyens a déclaré prendre sa retraite. Celui qui semble devoir lui succéder est Frank Klauss (en médaillon).



Jack Johnson.

Le champion du monde des poids lourds se retire du ring. Sa succession doit être briguée avec chance de succès par Joe Jeannette, Sam Langford et Sam Mac Vea (en médaillon).

LE BASEBALL

Le baseball, jeu ignoré en France, mériterait l'attention de nos joueurs et provoquerait, sans aucun doute, l'enthousiasme du public. Quand pratiquerons-nous ce sport ?

Pendant un match de baseball.

De droite à gauche, Wagner, champion batter des Cubs (Oursons) de Chicago, dont le coup de bâton peut lutter de précision avec la carabine de Buffalo-Bill ; Meyer, du club des Géants de New-York et l'Umpire, arbitre.

Au point de vue de la stratégie et de la manière de marquer les points, le baseball n'est pas sans analogie avec le football, mais là s'arrête la ressemblance. Les deux sports diffèrent complètement dans leurs parties essentielles. Les accessoires du baseball sont une balle, un bâton et un gant.

La balle, faite de cordelettes et de chiffons fortement comprimés, est recouverte de cuir. Son diamètre est de 7 centimètres et son poids de 150 grammes. C'est, on le voit, un véritable projectile qu'il ne ferait pas bon recevoir dans la figure. L'année dernière, dans un jeu d'amateurs, une balle égarée est venue frapper un des spectateurs en pleine poitrine, à la hauteur du cœur, et ce terrible choc l'a tué net. Mais les accidents de ce genre sont extrêmement rares et à peu près sans exemple dans les rencontres entre professionnels.

Le bâton, d'un mètre de long, de la grosseur du poignet, s'évase en massue à son extrémité. C'est également une arme redoutable, mais elle ne menace que la balle. Le gant, très épais, a quelque analogie avec ceux en usage pour la boxe.

Le terrain est un carré de 40 mètres environ de côté. Les quatre *bases*, ou buts, qui donnent leur nom au jeu en occupent les quatre coins

Neuf joueurs seulement prennent part à la lutte. Chaque équipe lance à son tour la balle que son antagoniste s'efforce de conquérir. La priorité appartient au club qui est sur son propre terrain. Le joueur armé du bâton (*batter*) est seul contre les huit autres du camp adverse.

Le batteur occupe l'une des bases; trois joueurs qui lui font face sont placés aux trois autres. En dehors du quadrilatère, trois « arrière » forment un triangle dont les côtés parallèles à trois côtés du carré, embrassent ce dernier. Ils sont préposés aux coups à longue distance.

Le *manager* (chef de partie) se tient sur l'un des côtés du carré. Près du *pitcher* et du *catcher* sont les deux arbitres qui annoncent les coups et tranchent les différends.

La partie s'engage. Le *pitcher* (lanceur) qui occupe le centre du carré lance la balle, dans le sens de la diagonale, au batter, unique représentant du camp adverse, posté à l'angle opposé et qui doit, avec son bâton, frapper le projectile au vol.

La balle, sous peine de nullité, doit arriver à hauteur d'homme en passant au-dessus d'une planche de 50 centimètres de large posée à terre aux pieds du batteur et qui limite la trajectoire. Le pitcher a droit à quatre coups pour lancer la balle correctement; le batteur à trois coups pour la recevoir. Trois coups manqués consécutivement par ce dernier l'obligent à céder la place à un autre membre de l'équipe : il est *struck out.*

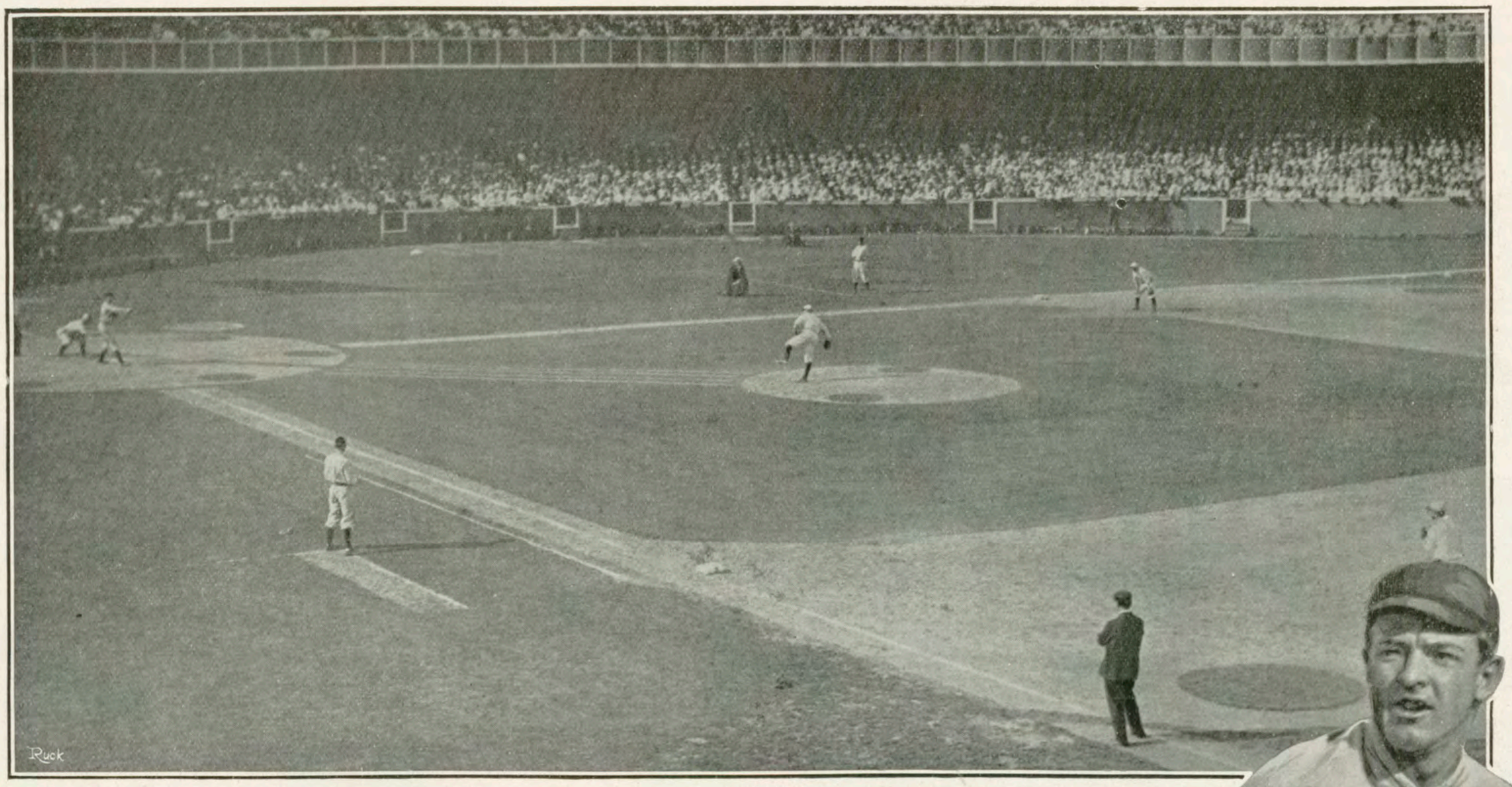
Derrière le pitcher, accroupi, hors de portée de la formidable massue, se tient le *catcher* (attrapeur) armé d'un gant énorme, véritable coussin, dans la concavité duquel la balle vient s'encastrer. Il porte un masque d'escrime qui protège le visage; la poitrine et l'abdomen sont garantis par un plastron. La fonction du *catcher*, qui est, on s'en souvient, le partenaire du *pitcher*, est de saisir la balle si le batteur l'a manquée. Et le cas se présente fréquemment, en dépit de l'adresse extraordinaire du bâtonniste. Car il est déjà peu commode on le conçoit, d'attraper, avec un bâton rond, une balle qui arrive en sifflant comme un obus, mais la difficulté se complique singulièrement par la façon de lancer du *pitcher*. Ce dernier, en effet, imprime à la balle, au départ, un mouvement de rotation sur elle-même qui, combiné avec le mouvement de translation, produit les effets les plus inattendus. Tantôt la balle semble projetée hors du jeu, puis revient, décrivant une parabole pour passer exactement sur la planche indicatrice, et apparaît brusquement au batteur surpris qui croyait le coup manqué; tantôt, elle se dérobe au moment où on pense l'atteindre et tombe à terre, la vitesse subitement annihilée. Ces déviations sont d'autant plus extraordinaires, qu'elles se produisent sans qu'aucun obstacle ait été rencontré. Ce tour de main qui ne s'obtient que par une longue pratique et nécessite des aptitudes spéciales, justifie les traitements de ministres offerts aux *pitchers* émérites par les sociétés de Baseball.

Avant de lancer la balle, le *pitcher* indique, par signes, à son compère, le *catcher*, accroupi derrière le *batter*, comment elle arrivera, si le coup est droit, ou si des courbes fantaisistes doivent se produire. Le secret de cette télégraphie sans fil est jalousement gardé, et la clé en est constamment changée pour plus de sécurité. Le batteur, qui n'est pas initié, attend avec anxiété. Solidement campé sur ses jambes écartées et légèrement fléchies, le corps effacé, il brandit son bâton à deux mains, prêt à asséner un coup magistral qui n'atteint souvent que l'air.

Revenons à notre partie. Le batteur a réussi à frapper la balle. Il jette aussitôt sa massue et court à la seconde base située à sa droite. Il s'efforce de l'atteindre avant qu'un des joueurs ait eu le temps de saisir la balle et de la lancer à son partenaire en faction à la base nº 2. Ce dernier doit effleurer de la balle le batteur avant qu'il parvienne au but. Le batteur ainsi touché est *out* (hors de jeu) et cède la place à un autre membre. Parfois, la balle a été relancée tellement loin par le batteur qu'il a le temps de parcourir deux bases ou même d'accomplir le *home run* (tour entier) ce qui vaut un point à son camp.

Lorsque le batteur a atteint le premier but, c'est au *manager* (chef du camp) qu'il appartient d'apprécier d'un coup d'œil s'il faut courir à la troisième base ou s'en tenir à la seconde. Un ordre bref avertit le coureur qui file à toute vitesse sans regarder derrière lui. Un bon manager doit posséder cette science de la stratégie et cette rapidité de décision qui font les grands capitaines. Il prend la plus large part à la victoire comme à la défaite. Au début de cette saison, M. Mac Graw, manager des Géants (New-York) s'était fait remplacer pour cause de maladie. Jusqu'à sa rentrée en lice, la célèbre équipe s'est fait battre honteusement...

Après avoir conquis la seconde base, le batteur reste sur sa position, et un de ses coéquipiers le remplace à son poste de bâtonniste. Lorsque ce dernier aura frappé la balle



Une partie de base-ball à Chicago.

Le base-ball constitue le véritable sport national en Amérique. A chaque partie. on refuse du monde. Les champions sont de véritables artistes, auxquels les clubs accordent des appointements princiers.

à son tour, le premier passera à la troisième base et ainsi de suite jusqu'au tour complet. Trois batteurs peuvent être ainsi mobilisés et l'on dit alors que les bases sont *remplies*.

Tous les efforts des joueurs tendront, désormais, à empêcher le batteur qui a conquis la troisième base de passer à la quatrième pour marquer un point. Dans ce but, celui qui attrape la balle la jette au *catcher* qui tâche d'en toucher son adversaire avant son arrivée au but.

La partie se joue en neuf *innings* (tours ou reprises). Nous savons que chaque camp a droit à trois coups d'essai de trois hommes: ce sont ces neuf coups qui constituent le minimum d'un *inning*. Si la balle est atteinte, le nombre de coups augmente naturellement. L'*inning* se termine soit par un point marqué, soit par la mise hors de jeu (struck out) de trois batteurs. Quant au nombre de points, il est indéterminé. On peut gagner avec un point comme avec quinze ; les parties entre équipes de premier ordre sont souvent gagnées par un point contre zéro : ce sont les plus intéressantes.

Bien entendu, si au 9e *inning* on est manche à manche, on continue jusqu'à ce que l'un des camps obtienne l'avantage. On voit souvent des parties de 15 *innings*.

Les sociétés de Baseball sont au nombre de 464 aux Etats-Unis. Elles sont groupées en 58 *leagues* (ligues ou associations) dont les deux plus importantes sont l'*American* et la *National leagues*. Cela fait un total de 8.352 professionnels du baseball. Quant aux amateurs, ils sont légion !

Les sociétés affiliées à une Ligue jouent entre elles et luttent pour la conquête des prix décernés par l'association mère. Elles s'affublent de noms héroïques, truculents, terribles ou grotesques. Ce sont les Géants (New-York) les *Cubs* (Oursons) de Chicago, les Pirates (Pittsburg) les Superbas (Brooklyn), les *Beane aters* (mangeurs de haricots) de Boston, les Cardinaux (Saint-Louis), etc. Ces Sociétés appartiennent à la *National League*,

Le Polo ground, l'arène de New-York où se jouent ces parties homériques peut contenir 40.000 personnes : 35.000 assises et 5.000 debout. La Ville loue le *Polo* aux Géants pour la bagatelle de 250.000 francs. Des tribunes et gradins habilement disposés permettent à tous les spectateurs de voir sans difficulté. Le prix des places est respectivement de 1 fr. 25. 2 fr. 50 et 3 fr. 75, soit une moyenne d'un demi-dollar. On peut juger d'après ces chiffres, des recettes fantastiques que réalise la société.

Le budget annuel des *Géants* approche de 2 500 000 francs. La société est constituée en participation et distribue de plantureux dividendes.

Les actions des *Géants* constituent un véritable placement de père de famille, autrement rémunérateur et sûr que nombre de valeurs industrielles. Car les Américains, en gens pratiques, ne perdent jamais de vue le côté *business*. Ils font largement les choses, mais ne dédaignent pas d'en tirer profit. Les dépenses de l'association sont colossales comme les recettes, car le traitement des étoiles du *baseball* atteint celui des ténors d'opéra. Le célèbre *pitcher* des géants, Mathewson, touche 50.000 francs par saison. Les sociétés s'arrachent à coups de dollars les meilleurs *pitchers* ou *batters*. L'un d'eux est connu sous le nom de *Eleven thousand dollars Beauty*. (La Belle aux 55.000 francs), la Société des Géants dont il fait partie ayant, dit-on, payé 55.000 francs, rien que pour le décider à accepter les émoluments royaux qui lui étaient offerts! Le roi des pitchers, Brown (des Cubs, de Chicago,) n'a que trois doigts : il a perdu l'annulaire et le petit doigt, ce qui ne l'empêche pas de faire décrire à sa balle les courbes les plus compliquées. Le champion des Batters est Wagner.

Le costume des joueurs est pratique mais simple. Il se compose d'une blouse ajustée, serrée à la taille par une ceinture, d'une culotte bouffante et d'une casquette de jockey. Le vêtement des joueurs est blanc quand ils jouent chez eux et gris quand ils sont en déplacement,

F. W.

Mathewson.

Le célèbre pitcher des "Géants" de New-York.

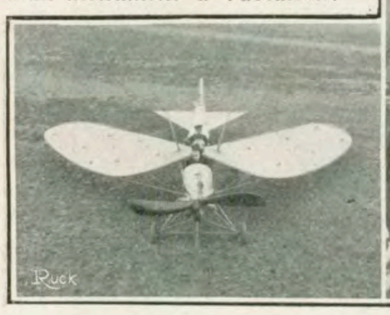
LE CARNET DU SPORTSMAN

La maquette qui a remporté le premier prix, au concours de l'Aéro Club, pour l'érection d'un monument à l'aviation.

H. Brégi le champion du Bréguet, va recevoir la médaille militaire, pour son raid Casablanca-Fez.

Le Lt de Montjou, qui vient de se signaler par d'audacieuses reconnaissances aériennes dans l'Est.

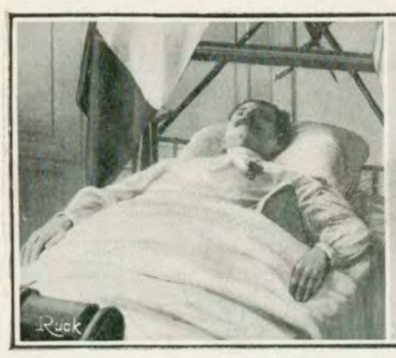
La société du Drago Club de Meaux, organise pour ses membres, des ascensions à bonne hauteur, en cerf-volant.



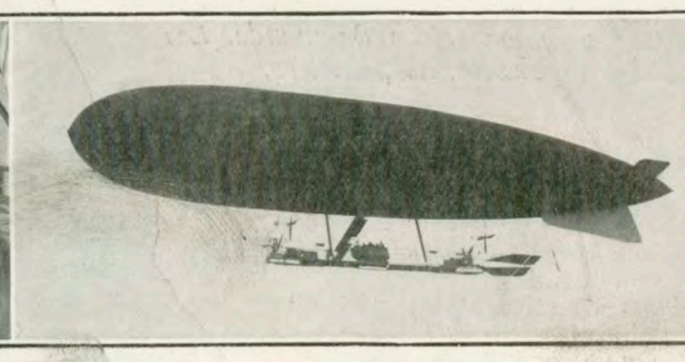
Curieux aéroplane, actuellement essayé à Issy, dont les ailes peuvent se déplier et se replier comme celles des abeilles.

Le banquet de l'Aéro Club, organisé en l'honneur des officiers aviateurs au Palais d'Orsay, était présidé par le général Maunoury, représentant le ministre de la guerre. De nombreux discours ont été prononcés à la gloire de l'aviation française.

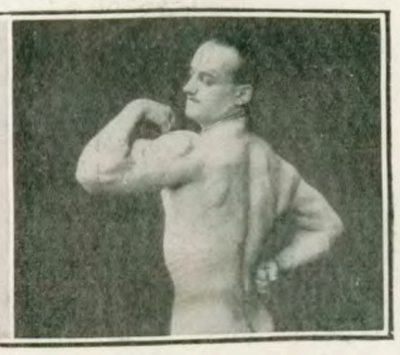
L'aviateur Pé Se Tsong, est le premier Chinois ayant passé avec succès ses épreuves du brevet de pilote.



Le lieutenant Loder, victime d'une terrible chute d'aéroplane le 6 mai dernier, vient de mourir.



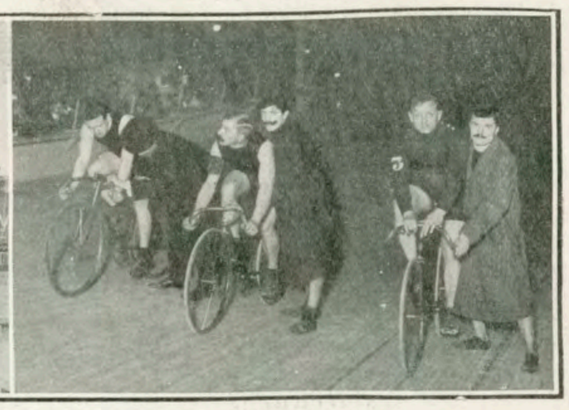
Le dirigeable Capitaine Ferber, *le nouvel éclaireur militaire, piloté par le comte de La Vaulx, a effectué de très intéressantes sorties aux environs de Saint-Cyr.*



Frank Seaboy, un beau modèle de culture physique, qui va se consacrer à la boxe.

Le match de football Racing-Club de France-Sporting Club de Vaugirard, disputé à Issy est revenu au club doyen par 9 points à rien.

L'officier belge, le lieutenant Ripet, gagnant du Grand Prix au concours hippique d'Ypres



Le championnat d'hiver, disputé au Palais des Sports, est revenu à Pouchois, sur bicyclette munie de pneus Hutchinson, devant Hourlier.

Principaux Résultats techniques du 6 Décembre au 10 Décembre

AÉRONAUTIQUE

MERCREDI 6 DÉCEMBRE. — Issy-les Moulineaux. — Le dirigeable *Adjudant-Réau*, avec 6 personnes à bord, atteint une altitude de 2.150 mètres, battant le record du monde de la hauteur pour dirigeable.

MERCREDI 6 DÉCEMBRE. — Londres. — L'aviateur Oxley tombe d'une hauteur de 30 mètres, ainsi que son passager Weiss ; tous deux sont tués.

JEUDI 7 DÉCEMBRE. — Paris. — Le lieutenant Loder, victime d'une chute d'aéroplane, le 6 mai dernier, succombe à ses blessures.

ATHLÉTISME

MARDI 5 DÉCEMBRE. — Boxe. — National Sporting-Club. — Henri Piet, est déclaré vainqueur de Young Josephs après 15 rounds de combat.

SAMEDI 9 DÉCEMBRE. —Boxe. — Wonderland. — Jack Daniels bat Battling Lacroix aux points, en dix rounds.

DIMANCHE 10 DÉCEMBRE. — Rugby. - Colombes. — Le Stade Français triomphe du Sporting-Club Universitaire de France par 6 points contre zéro.

— Issy-les-Moulineaux. — Le Racing-Club bat le S C. de Vaugirard, marquant 9 points contre zéro.

AUTOMOBILE

DIMANCHE 10 DÉCEMBRE — Melun. — Circuit de Melun (204 kil. 400) pour motocyclettes.

Première catégorie : 1. Dacier, en 3 h. 51 m. 58 s. 4/5.
Deuxième catégorie : 1. Lacroix, en 3 h. 29 m. 18 s.
Troisième catégorie : 1. Dubost, en 3 h. 24 m 21 s.
Quatrième categorie : 1. Fay, en 3 h. 21 m. 42 s. 1/5.

CYCLISME

DIMANCHE 10 DÉCEMBRE. — Palais des Sports. — *Prix des Comingmen* (1.000 mètres) : 1. Perraud; 2. Perchicot; 3. Polledry. *Championnat d'Hiver* (1 000 mètres) : 1. Pouchois, 9 points; 2 Hourlier, 10 points; 3 Ellegaard, 13 points. *Course de demi-fond* (60 kil. derrière motos) : 1. Nat Butler, en 51 m. 17 s,; 2. Janke; 3. Darragon ; 4. Bouhours.

HIPPISME

JEUDI 7 DÉCEMBRE. — Auteuil. — *Prix Violon II* (Steeple, handicap 4.500 mètres. 10 000 francs) : 1. Le Miracle, à M. E. Fischhof, (Williams) : 2. Trudon; 3. Kimmer. — P. M. ; gag , 50 francs pl., 21 francs, 43 francs, 79 francs.

DIMANCHE 10 DÉCEMBRE. — Auteuil. — *Prix Vanille* (haies, 3 100 mètres, 15.0 0 francs) : 1. Batailleur, à M. H. Letellier (Williams) ; 2. Va Tout ; 3. Sea Lord. — P. M. : gag., 54 fr. 50; pl., 17 fr. 50, 20 francs, 14 francs.

LE MONDE ET LES SPORTS

UN rédacteur de *Je sais tout*, publiait dernièrement une enquête sur nos contemporains les plus occupés, il aurait pu ajouter à sa liste le nom de notre Védrines national.

En moins de quinze jours, le bouillant aviateur a trouvé le temps de disputer la finale du concours militaire, de se battre avec un pilote allemand, de passer pour ce fait en correctionnelle, d'essayer un nouveau monoplan très rapide, d'accomplir une ascension mouvementée en sphérique, de... se luxer l'épaule ; voici qu'il vient de déposer une plainte en escroquerie, entre les mains du procureur de la République et cette affaire aura peut-être quelque retentissement !

LE comte Henry de La Vaulx, vient de publier sous le titre : *Le triomphe de la navigation aérienne*, un gros volume de 400 pages qui fait revivre par le texte et par l'image, l'histoire du sphérique, du dirigeable et enfin de l'aéroplane.

« Un mort s'en allait tristement
S'emparer de son dernier gîte ;
Un curé s'en allait gaiement
Enterrer ce mort au plus vite. »

a dit le bon La Fontaine, mais, depuis son époque, les morts vont toujours de plus en plus vite : ils avaient déjà des fourgons automobiles, voici maintenant que l'on construit pour eux un tramway électrique. La municipalité de Vincennes, fait en effet établir une voiture spéciale qui transportera les défunts, le clergé et les familles, de l'église de Vincennes au nouveau cimetière de la route de Rosny ; les 5 kilomètres du parcours seront effectués à une moyenne de 30 à l'heure !

ALLONS-NOUS assister à la renaissance du sport motocycliste en France ? Cela serait à souhaiter, quand on songe à l'extension considérable prise de l'autre côté de la Manche, par l'industrie de la bicyclette à moteur.

Mais, tandis que nos voisins organisaient des épreuves spéciales comme le Tourist Trophy de l'île de Man, et des concours d'endurance, nous ne tentions rien pour réhabiliter la motocyclette, tuée chez nous par l'abus des gros moteurs.

C'est pourquoi il faut espérer que le succès remporté par le Motocycle Club, avec le circuit de Melun, ne sera pas sans lendemain et qu'à la belle saison, nos routes seront sillonnées par nombre de légers et rapides engins.

LA grande semaine du Touring-Club, qui se déroulera en Auvergne, du 25 janvier au 3 février prochain, comporte un programme des plus attrayants avec : concours de saut, courses de skis, de luges et de bobsleigs, excursions en traîneaux du Mont-Dore à Be se-en-Chandesse et de Murat à Aurillac ; sans compter des ascensions au Puy-de Dôme (1.462 mètres) et au Puy-de-Sancy (1886 mètres).

Les touristes désireux de participer à la caravane, feront bien de s'inscrire au plus vite, le nombre des places étant limité.

Vendredi prochain, 22 décembre, le capitaine Félix, l'ancien recordman de la hauteur en aéroplane, fera une conférence sur la « Quatrième Arme » à l'Aéro-Club de France.

CE QU'IL FAUT LIRE

Vers la Toison d'or, de J. H. Rosny ; collection illustrée à 0 fr. 95. Lib. Pierre Lafitte et Cie.

Voir dans *Je sais tout*, du 15 décembre, un article très documenté sur l'Aviation militaire

LES SIX JOURS CYCLISTES

L'épreuve classique américaine remporte son succès habituel et Paris organisera peut-être une épreuve semblable. ✠ ✠ ✠ ✠

Lapize **Vanhouwaert**

Le fameux routier et coureur de demi-fond derrière tandems, Lapize, fait équipe aux Six Jours de New-York avec le belge, Vanhouwaert, 4e de Paris-Brest et retour.

La ronde fantastique de 144 heures sur une piste de 160 mètres de tour se poursuit à New-York. Les équipes diverses luttent avec opiniâtreté, et, comme presque toujours, la victoire ne se décidera sans doute qu'à l'emballage. L'Europe était, cette année, représentée par des coureurs de valeur, certes! mais les teams qu'ils composaient manquaient de cette homogénéité qui fait la force des Américains.

Et le succès, que remporte une fois de plus cette course, a fait penser que le même résultat serait obtenu à Paris si les dirigeants du Vélodrome d'Hiver voulaient bien se donner la peine de tenter l'aventure. Il est certain que semblable entreprise exige la mise en jeu de capitaux élevés, au moins cent mille francs, mais croyez-vous que le déficit serait considérable, si par hasard il était enregistré? Je ne le pense pas. Lorsqu'on voit le dimanche le nombre incalculable de spectateurs se pressant dans les diverses enceintes pour assister à une réunion parfois peu passionnante, on peut être assuré que si une course de six jours, épreuve inédite pour nous, se disputait à Paris, le Palais des Sports ne désemplirait pas, pendant toute sa durée.

Je suis même convaincu que si elle comportait huit jours au lieu de six, le succès serait encore plus considérable. La fatigue ne serait pas beaucoup plus grande pour les coureurs et, au point de vue commercial, le vélodrome pourrait bénéficier de deux dimanches, en commençant la course le samedi à 6 heures du soir pour la terminer le dimanche de la semaine suivante à 6 heures. Ne pensez-vous pas qu'on refuserait du monde les deux dimanches et que le reste du temps, jour et nuit, le vélodrome serait plein à craquer?

Mais il faudrait évidemment faire venir d'Amérique les meilleures équipes, celles qui termineront en tête des Six Jours de Madison, y joindre les vainqueurs des Six Jours de Francfort et constituer avec nos coureurs plusieurs teams redoutables. En mettant un homme vite, comme Pouchois ou Dupré par exemple, avec un coureur résistant tel que Petit-Breton ou Brocco, il est certain qu'on constituerait des équipes capables de triompher de Rutt-Stol qui, naturellement devraient être au départ. Si les dirigeants du Palais des Sports mettent sur pied une aussi importante épreuve, ils peuvent s'attendre à remporter un considérable succès moral et pécuniaire. Ce serait peut-être plus intéressant que d'assister chaque dimanche à une revanche de la course de la semaine précédente! Le projet est dans l'air. Certains dirigeants le caressent même avec une certaine faveur. Espérons qu'ils triompheront.

J BAUDIER.

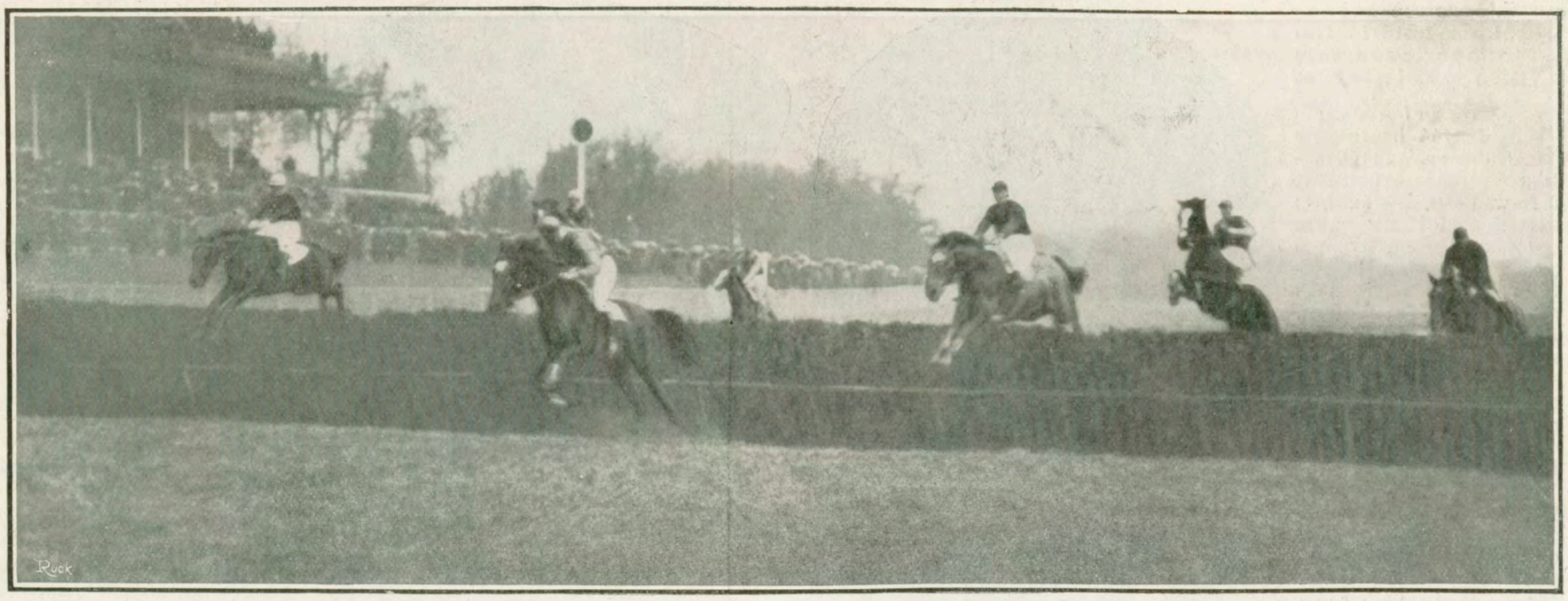
Léon Georget.

Léon Georget, qui a remporté six fois le Bol d'Or et n'a jamais été heureux dans les Six Jours, fait équipe avec Brocco.

Brocco.

Le héros de l'étape Luchon-Bayonne du dernier tour de France s'il faisait équipe avec un sprinter aurait une chance de premier ordre.

LE PRIX VANILLE A AUTEUIL

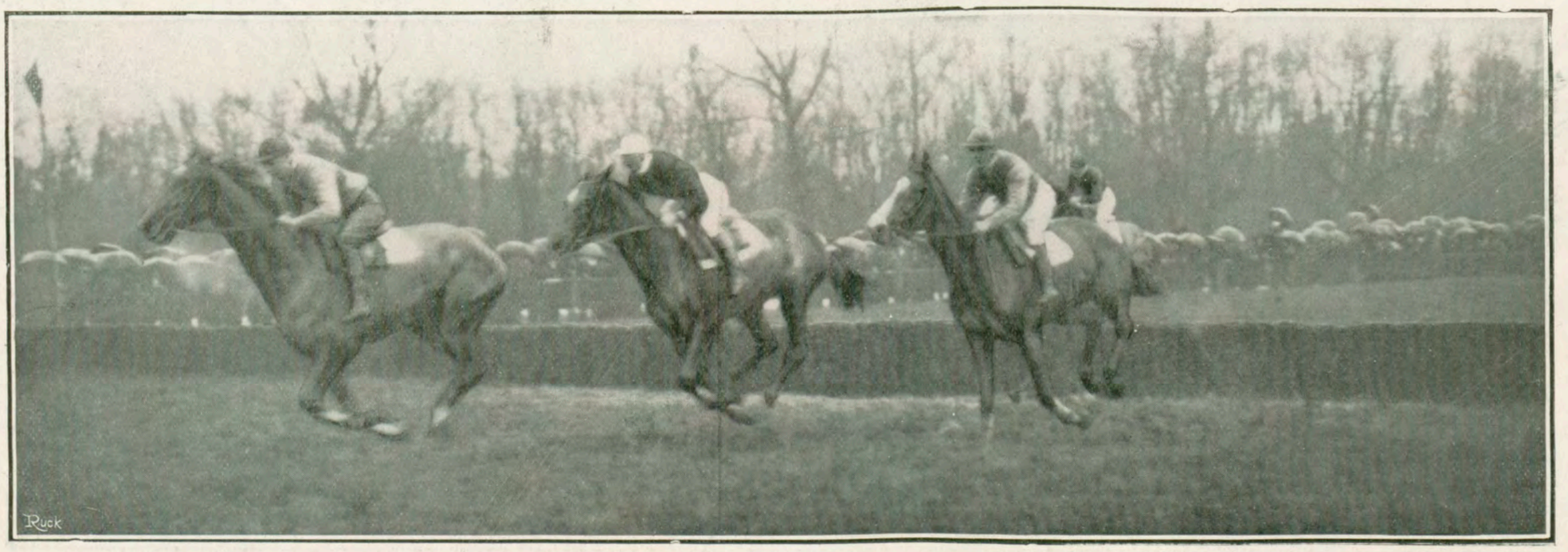


Le Prix Maubourguet (steeple-chase, 3,500 mètres, 15.000 francs), — Auteuil, 10 décembre.

Lucullus III a mené devant Prince de Saint-Taurin. A la rivière des tribunes, Port au Prince se rapprochait. Dans la ligne droite, Hopper devenait menaçant, mais Prince de Saint-Taurin repousssait facilement son attaque et gagnait par trois quarts de longueur.

Le Prix Vanille 'Haies, 3.100 mètres, 15.000 francs), — Auteuil, 10 décembre.

Fred Keene, a mené devant Orçay et Sunshine, Aux tribunes, Va Tout se rapprochait pour passer en tête dans le tournant, mais il était rejoint entre les deux derniers obstacles p ur Sea Lord et Batailleur. Ce dernier triomph ait par six longueurs de Va Tout. Sea Lord finissait troisième.



Le Prix Reugny (steeple-chase, 3.500 mètres, 5.000 francs), — Auteuil 10 décembre.

Soir de Fête, bien monté par Parfrement, s'est détaché dès le départ, il a mené la course de bout en bout devant Mambrino et Georget, qui se classaient second et troisième à cinq et à huit longueurs, Hoche était tombé au talus à revers.

Imprimerie de la *Vie au Grand Air*, Paris, 13, Impasse Ronsin, H.-L. Motti, Direct. *Le Gérant :* Charles Guyot.